BATAILLES & BLINDES

BATAILLES & BLINDÉS

PROFILS +25 & PLANS

ISSN 1765-0828

HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES

N°25

MAI 1940

ROMMEL

OUVRE LE BAL À L'OUEST

GUARDS OR NOT GUARDS ?

LE SIÈGE DE BARDIA - HALFAYA

Batailles & Blindés n°25
Juin - Juillet 2008
Belgique, Italie,
Portugal Cont., Luxembourg : 7,90 €
Autriche : 8,20 € – Canada : 14$C

M 01699 - 25 - F: 6,90 € - RD

BATAILLES & BLINDÉS
HORS-SÉRIE

AFRIKA KORPS

Tome 2 - 1942

Renseignements : ***CARAKTERE*** - 306, avenue du Prado - 13008 Marseille - FRANCE / Tél: 04 91 41 83 03
www.caraktere.com

Édito

Et voici un nouveau cap de passé pour « Batailles & Blindés » dont vous tenez le n°25 entre les mains. Que de chemin parcouru depuis cette fin novembre 2003, date à laquelle la revue est apparue en kiosques ! La ligne éditoriale du magazine s'est affinée pour laisser place à plus d'opérationnel et d'humain (les aspects techniques étant traités dans « Trucks & Tanks magazine »), la densité des articles s'est accrue, tandis que la mise en page s'est modernisée, que les cartes se sont faites plus nombreuses, plus précises et que la pagination a fait un bond pour atteindre 80 pages ; sans compter avec toujours plus de photos inédites, de plans et de profils.
Ensemble, nous avons parcouru des milliers de kilomètres, arpentant les pistes des déserts libyens, roulant à l'ombre des épaisses forêts biélorusses ou nous frayant un chemin au travers du bocage normand. De la Grande Guerre à celle du Golfe, nombre de batailles titanesques ou de simples escarmouches ont été racontées, étudiées, disséquées, le plus souvent possible de manière « vivante », en s'appuyant sur des témoignages. Je ne le cacherai pas, le succès de la revue est un immense sujet de satisfaction pour moi tant il est vrai que, même si je suis attaché à tous les titres que nous publions, « Batailles & Blindés » reste de loin mon préféré, mon chouchou. Et maintenant ?
Oh, maintenant, nous pourrions nous arrêter là et faire le magazine tous les deux mois, en nous disant que tout ceci n'est pas si mal… Mais ce serait méconnaître la petite équipe de passionnés que j'ai la chance d'encadrer. Je ne sais plus qui a dit « *L'unité de valeur de la réussite, ce n'est ni le franc ni le dollar. C'est un rapport entre la satisfaction et le projet* », mais l'idée me plaît bien, alors place à de nouveaux projets. Et pour cela, rendez-vous dès le numéro 26 qui paraîtra au cœur de l'été. Au programme ? Une nouvelle augmentation de la pagination (sans hausse de prix) qui devrait me permettre de vous en donner encore plus… Je n'en dirai pas davantage mais apprêtez-vous à être très surpris par la prochaine mouture de « Batailles & Blindés » !

En attendant, bonne lecture à toutes et à tous.

Yannis Kadari

Bataille & Blindés n°25
Juin - Juillet 2008
ISSN : 1765-0828

Magazine édité par
Caraktère SARL
306, avenue du Prado
13008 Marseille – France
SARL au capital de 1 000 euros
RCS de Marseille 422 047 118

www.caraktere.com

Rédaction : 04 91 74 76 67
Service Commercial : 04 91 41 83 03
Télécopie : 04 91 79 11 63
info@caraktere.com

Commission paritaire : 0410 K 86317
Dépôt légal (BNF) : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Y. Kadari
Secrétaires à la rédaction : V. Bernard - C. Valence
Conseiller Général à la Rédaction : L. Tirone
Infographie : A. Gola - A. Giancaterina - M. Mioduszewska

Conseillers à la rédaction :
H. Cance

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Epel Industrie Graphique à Argenteuil (95)

Batailles & Blindés n° 25

4 ARMEMENT — **Les véhicules blindés italiens 1910–43** (suite et fin)

Précurseur dans ce domaine, le *Regio Esercito* dispose de véhicules de combat blindés dès le début du XX[e] siècle. Outre les chars, Rome va aussi produire et utiliser des automitrailleuses ainsi que des canons automoteurs dont certains modèles seront de véritables réussites techniques. Cette seconde et dernière partie de notre étude va nous conduire sur les traces de ces matériels, tout en abordant brièvement l'organisation et l'emploi de ces troupes mécanisées au cours de la Seconde Guerre mondiale.

22 **ROMMEL** — **Ouvre le bal à l'Ouest**

La chevauchée fantastique de la *7. Panzer-Division* commandée par Erwin Rommel en mai 1940 est entrée dans les annales de l'histoire militaire comme étant un chef d'œuvre de maîtrise tactique. Les carnets du futur « Renard du désert » laissent croire que, jusqu'à la contre-attaque britannique dans le secteur d'Arras, l'opération fut une balade militaire. S'il est vrai que les chars allemands vont parfois réaliser des étapes de 70 kilomètres sans être inquiétés, le premier jour de l'offensive sera plutôt difficile. Il contraste singulièrement avec la suite du parcours de l'unité, dont la rapidité de la progression lui vaudra le surnom de « division fantôme ».

36 TACTIQUE — **Le Sherman « Crab » Organisation des unités et tactiques de combat**

En complément de l'article technique traitant de la naissance et du développement du Sherman « Crab » publié dans le numéro 7 de « Trucks & Tanks magazine », nous vous proposons de découvrir les tactiques et les doctrines d'emploi de ces engins au travers d'une étude signée Ludovic Fortin.

48 AFRIQUE DU NORD — **Le siège de Bardia – Halfaya**

À l'issue de la bataille de Sidi Rezegh, les forces de l'Axe sont contraintes de lever le siège de Tobrouk. Elles laissent derrière elles des unités éparses, perdues en plein territoire hostile ainsi qu'un certain nombre d'éléments qui tiennent les positions fortifiées sur la frontière avec l'Égypte, à Solloum-Halfaya et à Bardia. Les Alliés vont assiéger ces garnisons durant plusieurs semaines, jusqu'à obtenir leur destruction ou bien leur reddition. Ces opérations sont en général traitées en quelques lignes par nombre d'historiens alors qu'elles se révèlent stratégiquement cruciales pour la suite de la guerre en Afrique du Nord !

66 UNITÉ — **« La vie de château » Combattre dans les « Tanks » de la Grande Guerre**

Lorsque l'on évoque la naissance des « Tanks » et leurs premiers combats, bien souvent, les hommes qui servaient à leur bord sont purement et simplement oubliés. Pourtant, leur vie tumultueuse de pionniers mérite que l'on s'y intéresse. L'on est ainsi en droit de se poser la question suivante : un fantassin vivant dans la boue pendant des semaines et pilonné à longueur de journée aurait-il eu envie d'échanger sa place avec celle de ces tankistes de la première heure ?

76 LIBERATION A L'OUEST — ***Guards or not Guards ?***

Les photographies présentées ici sont extraites d'une série de clichés réalisés le 18 juillet 1944 en Normandie par un reporter de guerre britannique, le *Sergeant* Laing de l'*AFPU* ou *Army Film and Photographic Unit*. Les légendes d'époque précisent que les engins visibles sont des chars Cromwell assemblés pour l'opération « Goodwood » et qu'ils appartiennent à la *Guards Armoured Division*. Qu'en est-il réellement ?

80 Fiche de lecture — Panzer Battles – A study of the employment of armour in the second World War »

Dans Batailles & Blindés n° 26
– Sommaire indicatif –

Les Tiger de la 501 en Tunisie !
Novembre 1944, la *2nd US Armored Division* à l'assaut du *Reich*
Bodo Spranz, as méconnu de la *Sturmartillerie*

Par Daniele Guglielmi
Traduit de l'italien par David Zambon

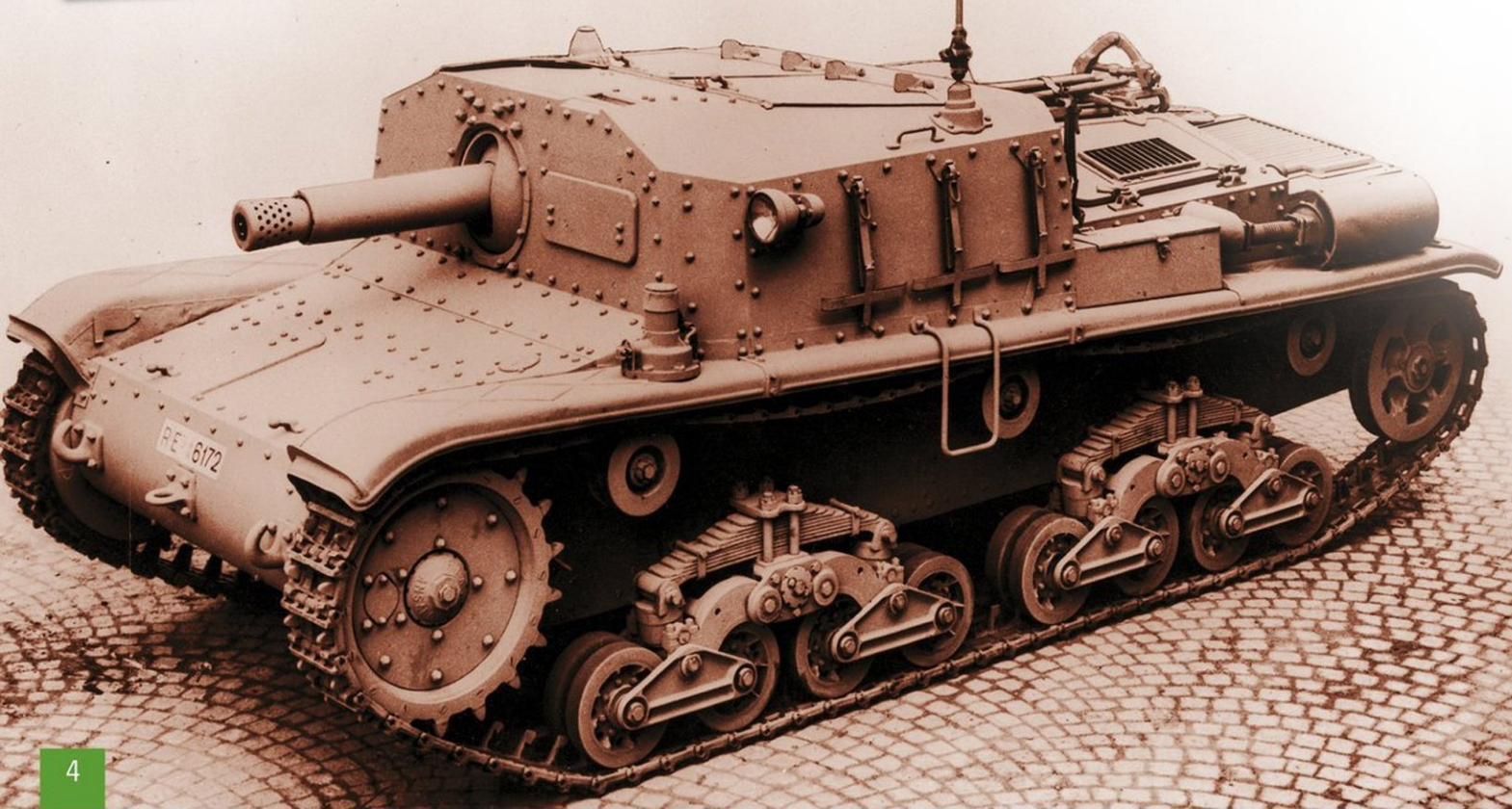
1910-43 Les véhicules blindés ITALIENS

(Suite et fin)

Précurseur dans ce domaine, le *Regio Esercito* dispose de véhicules de combat blindés dès le début du XX[e] siècle. Outre les chars, Rome va aussi produire et utiliser des automitrailleuses ainsi que des canons automoteurs dont certains modèles seront de véritables réussites techniques. Cette seconde et dernière partie de notre étude va nous conduire sur les traces de ces matériels, tout en abordant brièvement l'organisation et l'emploi de ces troupes mécanisées au cours de la Seconde Guerre mondiale.

◀ Même si ce document porte parfois la mention d'une AB41, il s'agit en réalité d'un prototype de l'automitrailleuse TL37 ASI réalisé sur la base du camion AS37 équipé d'une tourelle ouverte armée d'un canon Breda 35 de 20mm et d'une mitrailleuse Breda 38 de 8mm. L'unique exemplaire construit est envoyé en Afrique du Nord durant l'été 1941 afin de lui faire subir des tests mais il est perdu lors d'un combat contre des troupes britanniques, au mois de novembre. La production de cet engin, quelque peu modifié par la suite, reprend seulement en 1944 pour le compte de la *Repubblica Sociale Italiana*, portant alors le nom d'automitrailleuse AS43.
Cronache di Guerra

▼ *Semovente* M42 da 75/18 prêt à être livré à une unité italienne. Par rapport aux précédentes versions de ce canon automoteur, le châssis a été rallongée afin d'accueillir le moteur à essence, plus puissant, refroidi par l'adjonction de grilles supplémentaires. Les fixations destinées aux jerrycans, sur les flancs de la caisse, sont rarement utilisées car cette solution expose davantage le véhicule aux risques d'incendie.

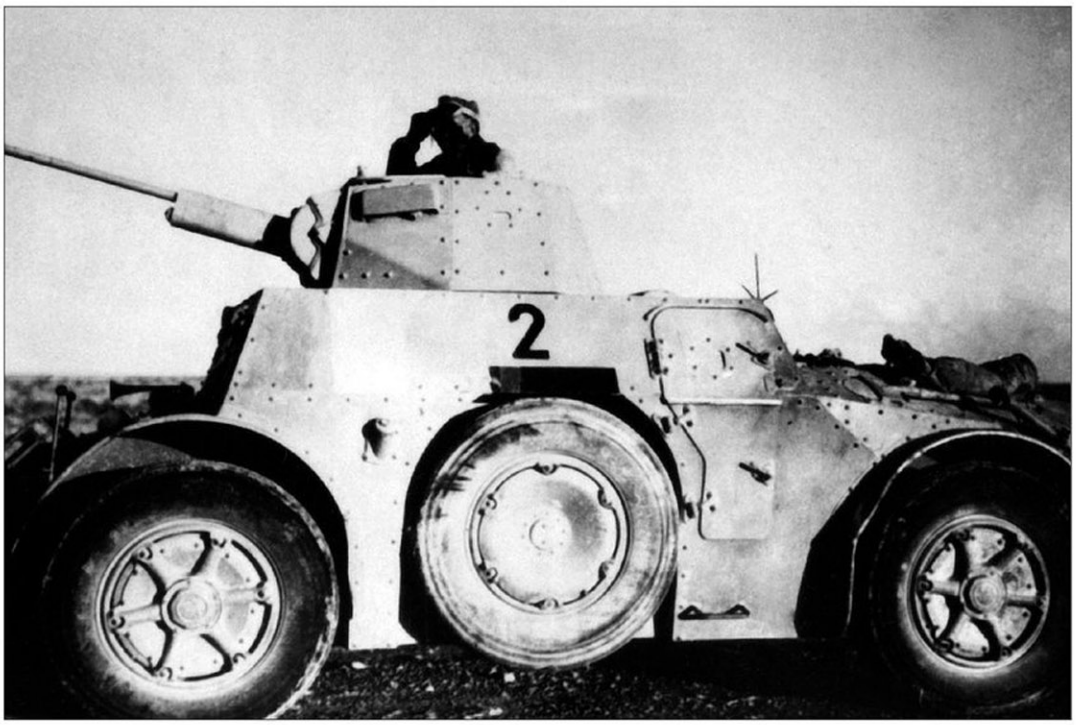


◀ Une des rares automitrailleuses AB40 construites, ici représentée dans sa version draisine, employée en Yougoslavie en 1942. L'armement comprend toujours les trois mitrailleuses Breda 38 de 8mm d'origine mais cette version particulière est aussi équipée d'un projecteur sur le côté de la tourelle, de chasse-pierres antérieur et postérieur, de roues en métal et de sablières destinées à augmenter la capacité de freinage en cas d'urgence. Les roues équipées de pneumatiques sont transportées à flancs de caisse et peuvent être installées rapidement.
CMG Museum

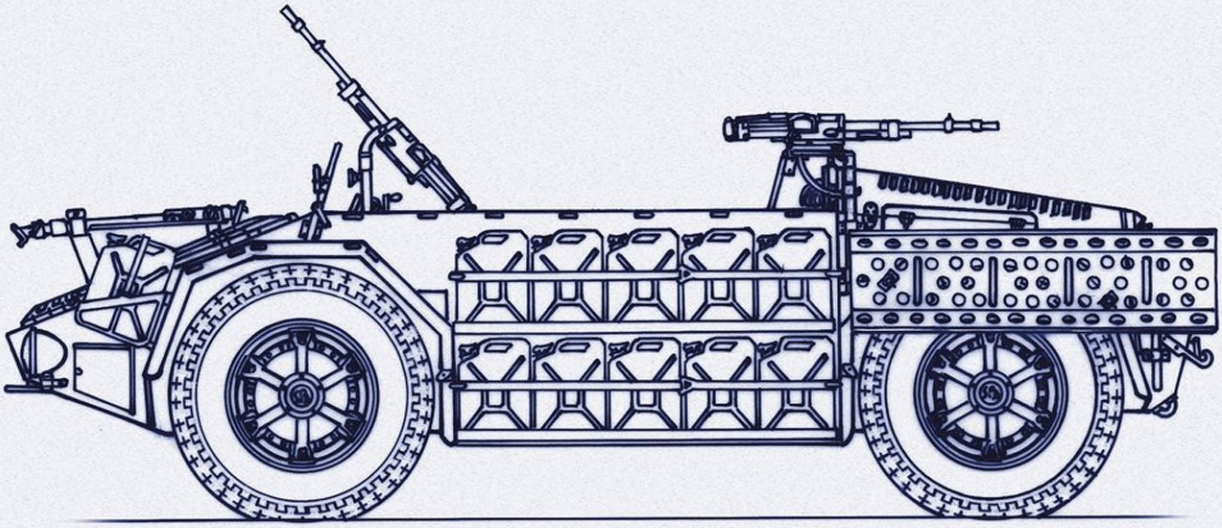
LES AUTOMITRAILLEUSES

Hormis l'emploi des exemplaires ayant survécu à la Première Guerre mondiale, parfois modernisés, les années 20 et 30 ne connaissent pas de production en masse de véhicules blindés. Ceci peut d'ailleurs paraître étrange, étant donné qu'il s'agit d'un matériel simple à assembler et aisé à entretenir, et que les automitrailleuses sont idéales dans les opérations de conquête et de pacification au sein des colonies africaines. Les différents modèles réalisés durant l'entre-deux-guerres sont la Terni – 12 exemplaires par la suite désignés *Modello* Tripoli puis Libia – et la Fiat 611 à 6 roues et double poste de conduite, construite en 5 exemplaires armés de mitrailleuses et 5 autres armés d'un canon de 37/40 ; cette dernière étant destinée dans un premier temps à la Police métropolitaine puis au *Regio Esercito* en Afrique orientale.

Malgré une certaine expérience en matière d'automitrailleuses, les Italiens développent leurs nouveaux modèles avec une étrange lenteur. Deux des prototypes les plus prometteurs sont prêts en 1939 ; très proches l'un de l'autre, ils sont destinés à l'Armée pour le premier et à la Police coloniale pour le second. Peu après, le projet est unifié, réunissant ainsi les meilleures caractéristiques de chaque modèle tout en y ajoutant les modifications requises par les militaires. En mars 1940, les forces armées transalpines donnent leur approbation définitive. Abandonnant ses dénominations provisoires d'ABM 1 et AB 6, le nouveau véhicule porte le nom d'AB40, c'est-à-dire une automitrailleuse adoptée en 1940. L'armement est constitué de 2 mitrailleuses Breda 38 de 8mm montées en tourelle et d'une troisième arme du même type installée à l'arrière de la casemate. Les premières AB40 de série sortent des usines en mars 1941. La production n'atteindra jamais les quotas mensuels prévus, au point que certaines unités devant en recevoir n'en auront en tout et pour tout que quelques exemplaires… Et encore avec un retard conséquent ! Dans le même temps, l'adoption d'une tourelle plus haute, malheureusement toujours monoplace, est entérinée. Cette dernière est armée d'un canon Breda 35 de 20mm et d'une mitrailleuse coaxiale Breda 38.



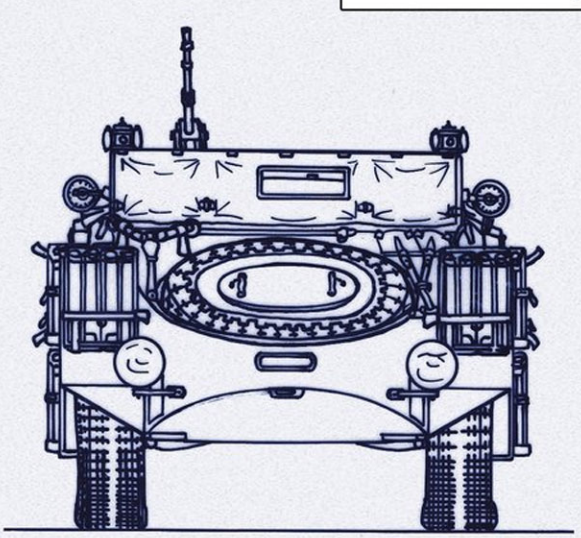
▼ Les premières automitrailleuses équipées d'un canon de 20mm conservent leur dénomination AB40 et se caractérisent par le placement de l'antenne radio sur le côté droit (au lieu du côté gauche sur les engins se série) de la caisse. Cet exemplaire appartient à la *Polizia Africa Italiana* et a été l'un des premiers à entrer en action sur le front nord-africain.
AUSSME

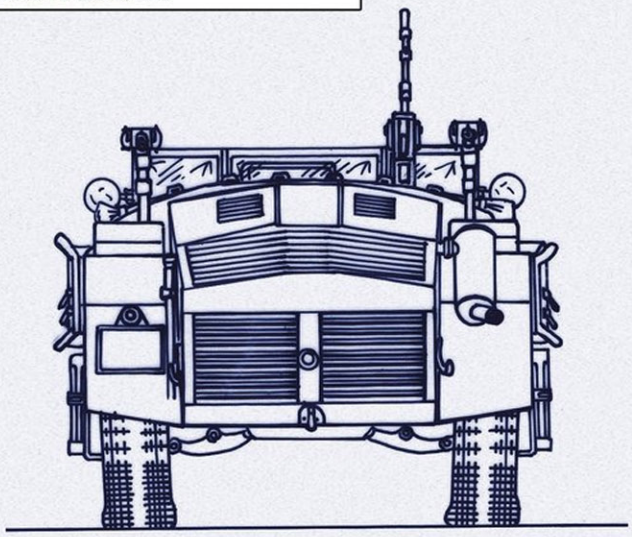


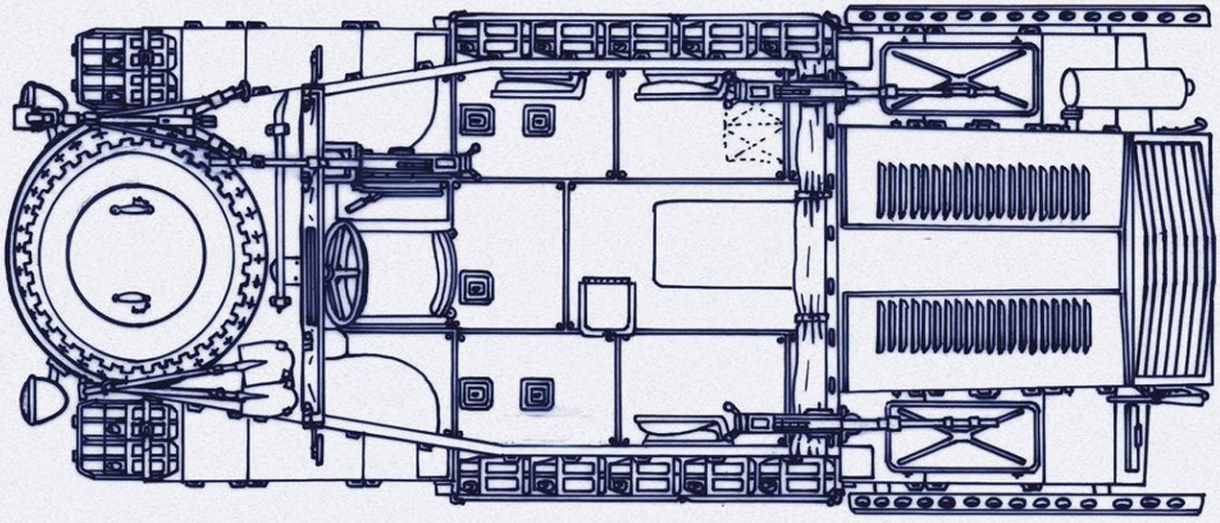
PLANS AU 1/35

CAMIONETTA SPA.VIBERTI AS.42 "SAHARIANA" DESERTICA

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2008



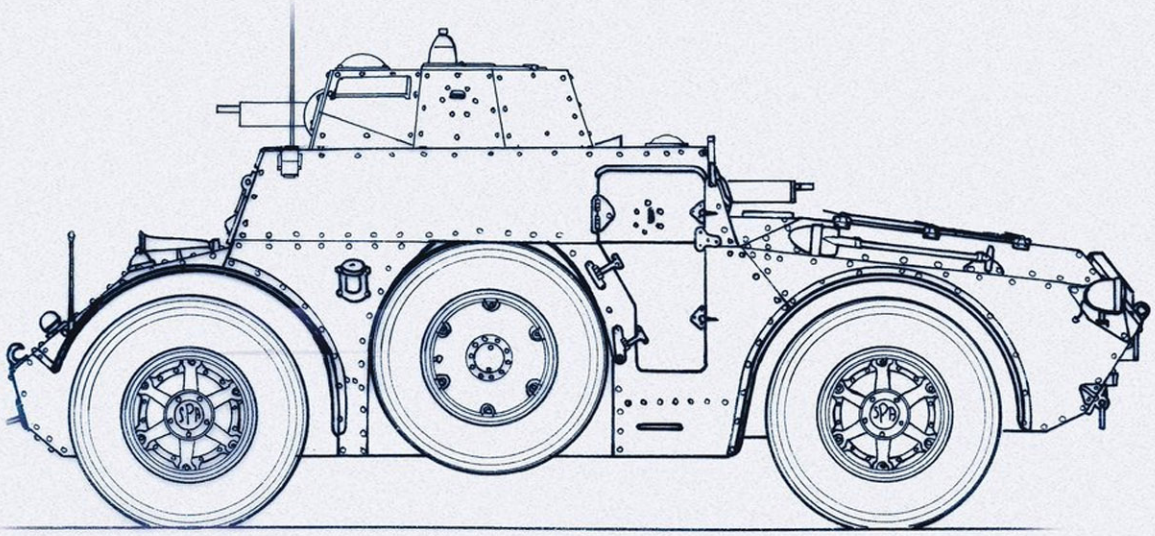




Les usines Fiat, qui assemblent ces modèles, avertissent les autorités militaires que cette version pose des problèmes de poids mais le nouveau modèle recueille d'excellents suffrages auprès des unités et celui-ci, désormais appelé AB41, voit sa production augmenter progressivement.
Moderne, cette automitrailleuse est équipée de particularités mécaniques « haut de gamme » comme ses quatre roues motrices à direction indépendante et son double poste de pilotage. En outre, les deux roues de secours placées sur les côtés de la caisse facilitent le franchissement des obstacles verticaux. Presque toutes les AB41 sont équipées d'un poste-radio à moyenne portée RF 3M dont l'antenne est inclinable et extensible grâce à des brins supplémentaires. Dotée de réelles qualités, l'AB41 présente toutefois quelques défauts dont certains resteront sans solution. Les équipages se plaignent notamment de la trop longue distance de freinage, des commandes de conduite arrière peu pratiques, du manque de ventilation du poste de combat, de l'absence d'une arme antiaérienne – sur ce point les équipages trouveront des solutions *ad hoc* – et du manque de visibilité sur les côtés une fois les portillons fermés. Quelques améliorations sont réalisées en cours de production : les véhicules qui sortent d'usine en 1943 disposent en effet de 8 attaches pour jerrycans d'eau ou de carburant, de grenades fumigènes dont la mise à feu peut se faire depuis l'intérieur de l'automitrailleuse, d'un coffre pour y stocker les obus de réserve et, enfin, d'un silencieux divisé en quatre cylindres. Quelques véhicules dérivés sont étudiés dans le même temps, mais seules les camionnettes armées AS42 « *Sahariana* », dépourvues de blindage, seront produites en série.
La plupart des AB41 sont ventilées au sein des unités de reconnaissance de la Cavalerie ou aux régiments de *Bersaglieri* appartenant aux divisions blindées ; rappelons que, bien que le corps des *Bersaglieri* appartienne à l'infanterie, il possède une longue tradition, dont l'une des caractéristiques est la grande mobilité de ses troupes. C'est sur le front africain que l'emploi de ces véhicules est le plus intense, entre le mois d'octobre 1941 et la reddition finale en Tunisie, en mai 1943. D'autres théâtres d'opérations voient aussi son utilisation, comme l'Albanie, la Corse, la Yougoslavie, la Grèce ainsi que le territoire métropolitain. Au début du mois de septembre 1943, 624 AB (sur 644 commandées) avaient été livrées. À noter que quelques AB40 et 41 ont été produites en version draisine car destinées à la surveillance des lignes de chemin de fer des territoires occupés.

▲ Cette automitrailleuse AB41 a été capturée et réutilisée par une unité de la *Luftwaffe*. Le camouflage est en trois tons, avec une dominante sombre. Les pneumatiques sont du type *Libia* spécialement mis au point pour l'emploi en terrain désertique mais fort peu adaptés pour les autres théâtres d'opérations. Les *Balkenkreuz* et autres symboles allemands apparaissent nettement. À noter que l'antenne peut être rabattue pendant la marche ou encore étendue grâce à une rallonge spéciale pour les communications à longue portée.
The Archive of Modern Conflict - E1-105

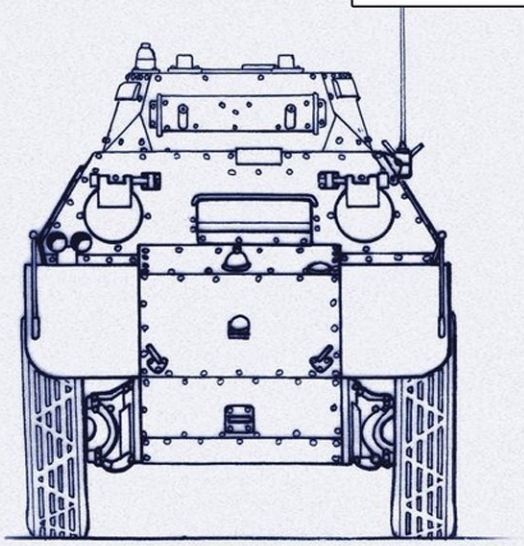
▼ Août 1942. Un peloton d'automitrailleuses AB41 progresse dans les étendues planes du désert égyptien septentrional, peu avant la seconde bataille d'El-Alamein qui contraindra les forces de l'Axe à se retirer en direction de la Libye puis de la Tunisie. Le véhicule de gauche est équipé d'une mitrailleuse Breda 38 en position antiaérienne, aménagement parfois exécuté par certains équipages de ces automitrailleuses.
AUSSME

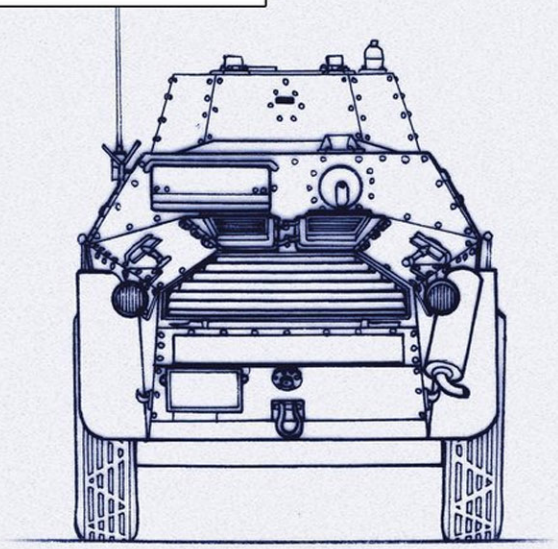


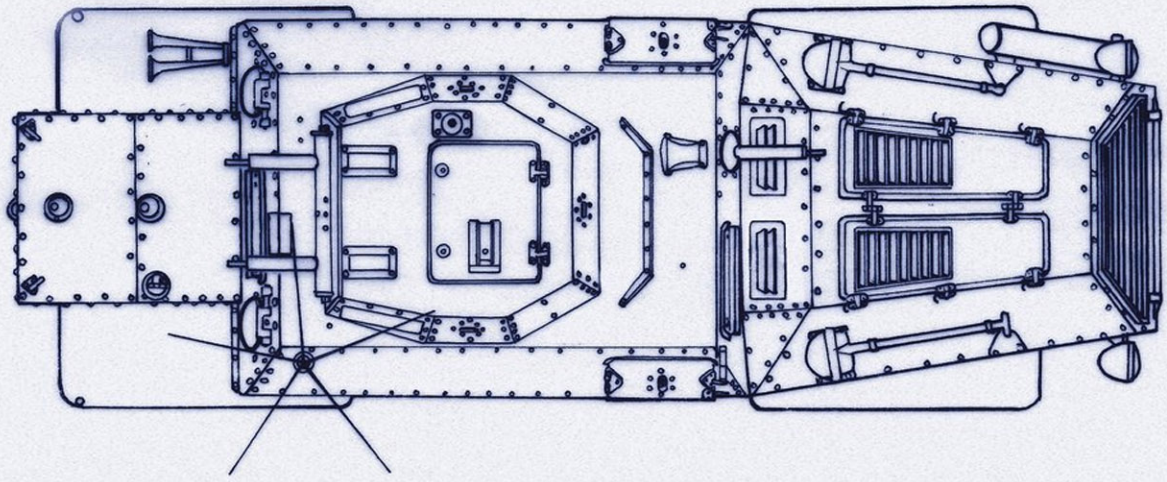
PLANS AU 1/35

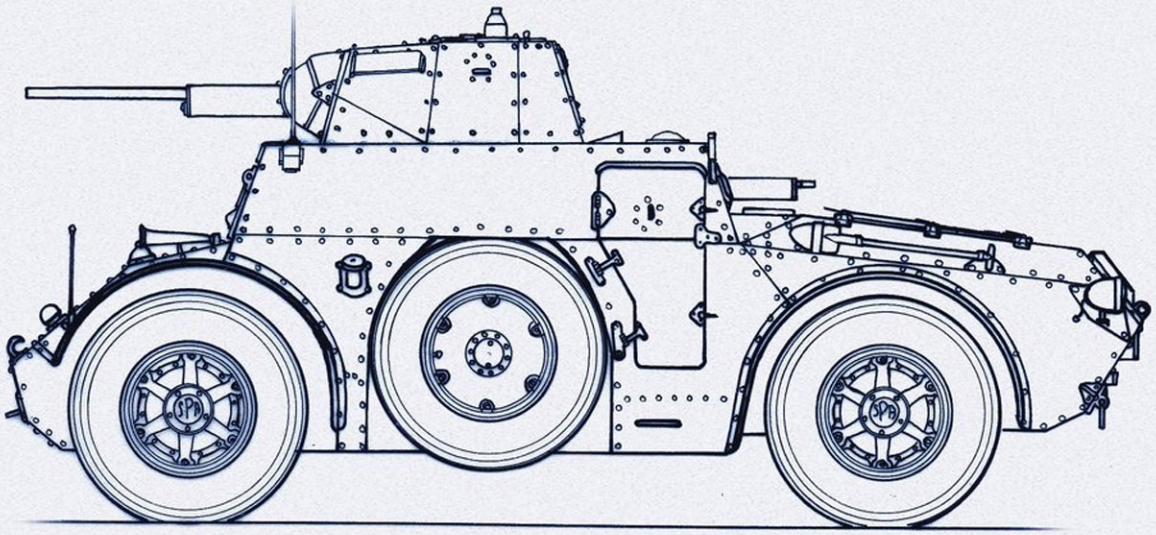
AUTOBLINDA SPA-ANSALDO AB.40

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2008





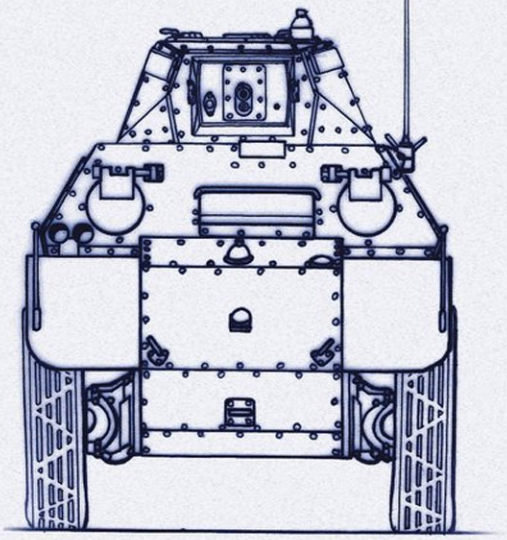


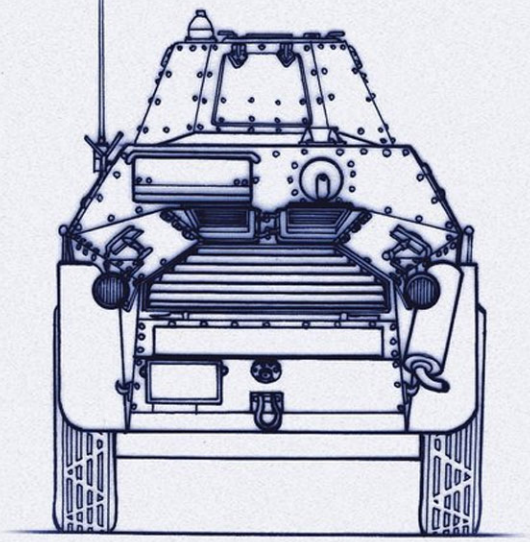


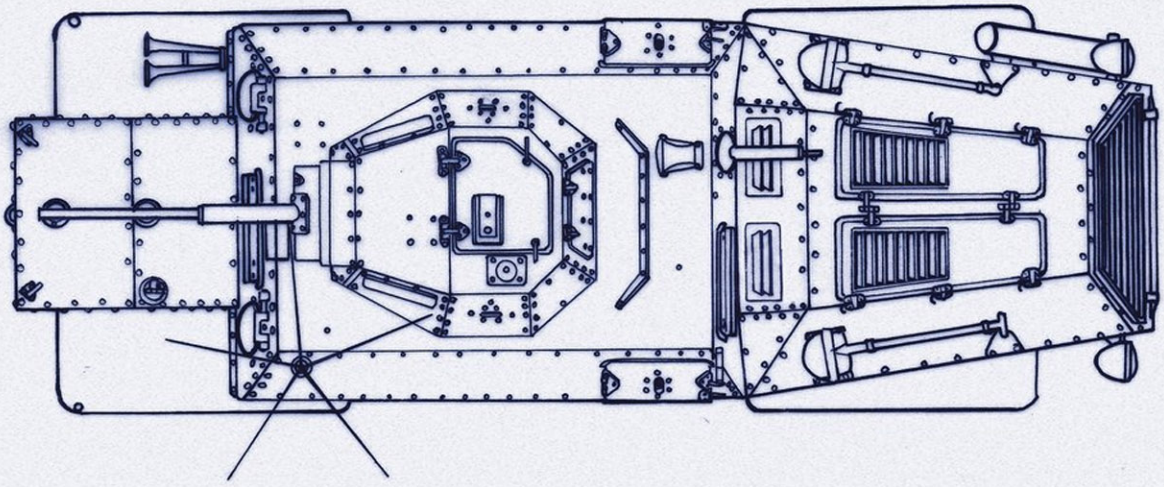
PLANS AU 1/35

AUTOBLINDA SPA-ANSALDO AB.41

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2008







LES CANONS AUTOMOTEURS

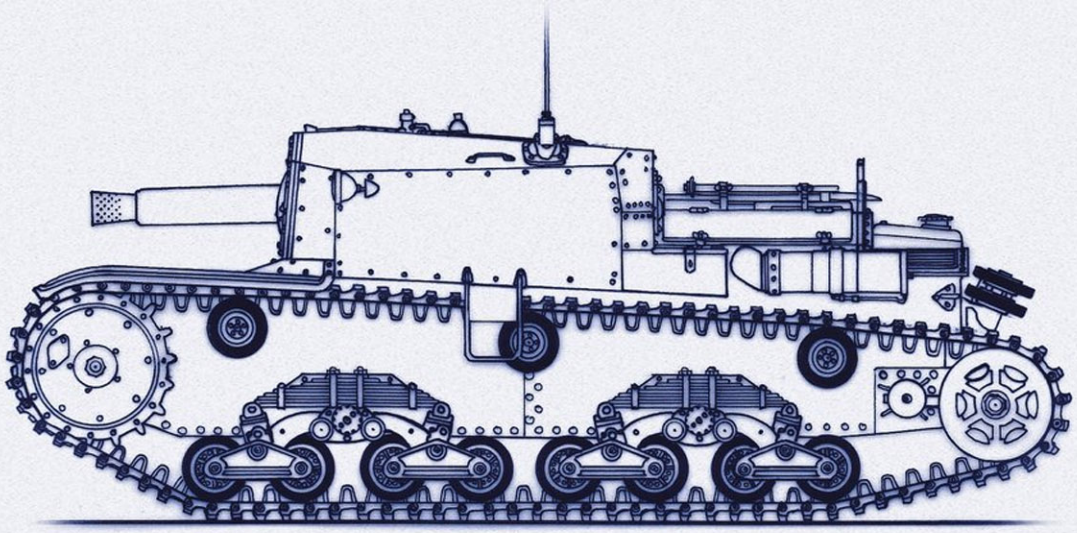
▶ Canon automoteur de commandement M42 armé d'une mitrailleuse Breda 31 de 13,2mm dérivée d'un modèle français produit par Hotchkiss. Une Breda 38 de 8mm peut être montée sur l'ouverture supérieure de la caisse, pour la défense antiaérienne ou terrestre. Le portillon d'accès de la caisse se trouve toujours sur le côté gauche, comme sur les chars M40 et M41, tandis qu'elle est disposée à droite sur le M42. Une radio RF1CA à courte portée et une RF2CA à moyenne portée ainsi qu'un télémètre et d'autres instruments et optiques équipent le compartiment de combat des chars de commandement. FIAT

Malgré quelques succès obtenus sur les champs de bataille, les chars moyens alignés par les armées du *Duce* affichent leurs limites face à leurs homologues alliés. En 1941, alors que de nouveaux modèles de chars sont étudiés, sans même parler des chars lourds, les autorités militaires romaines approuvent la mise au point d'un canon automoteur ou *Semovente da 75/18* destiné aux unités d'artillerie des divisions blindées. Produit à 60 exemplaires sur la caisse du M13/40 puis à 162 autres sur base de M14/41, le *Semovente* est bien accueilli par la troupe. Malgré quelques lacunes, on peut le considérer comme réussi, même dans un rôle antichar, d'autant qu'en ce qui concerne ce dernier, l'engin dispose d'un obus perforant ordinaire et de deux projectiles à charge creuse (EP et EPS). Dans certains cas, seule la présence de *Semoventi* permet aux troupes italiennes de résister à la supériorité de l'adversaire. Toutefois, le personnel déplore de lourdes pertes à cause du blindage limité et de la nécessité de combattre avec les écoutilles ouvertes en raison de l'absence d'un système d'évacuation des gaz issus de la chambre de tir. Les succès engrangés sur le terrain par ce type d'engin motivent les ingénieurs dans la poursuite des programmes sur base de M42. D'autant qu'avec les résultats positifs recueillis au sein des unités d'artillerie, les *Semoventi* côtoient désormais les chars dans les bataillons blindés. La nouvelle version réalisée à partir du M42 est assemblée avant le 8 septembre 1943 à 205 exemplaires. La machine est armée du canon de 75/18, tandis que 75 exemplaires emportent le tout nouveau canon de 75/34.

Un autre automoteur, dont les prérogatives sont avant tout la lutte antichar, est développé à partir du canon de 90/53 sur la caisse du M14/41 ; produit à uniquement 30 exemplaires, il est trop lent et lourd pour pouvoir être employé en Afrique du Nord ou sur le front oriental. Il terminera sa courte carrière en Sicile, en juillet 1943, en combattant l'invasion anglo-américaine. Son armement est excellent mais le véhicule souffre d'une protection très insuffisante. L'autre point négatif concerne la lenteur de sa mise en batterie, étant donné que les munitions et l'équipage doivent être transportés sur d'autres engins.

En définitive, les meilleures réalisations italiennes en matière de chars restent les *Semoventi* et l'industrie nationale développe ainsi une nouvelle série baptisée M43 – initialement connue comme 42L – caractérisée par une caisse élargie qui rend le compartiment de combat plus spacieux ; en outre, la mécanique est améliorée et quelques plaques de blindage sont soudées et non plus rivetées ou boulonnées, offrant à l'équipage une meilleure protection et une robustesse accrue. Le premier modèle est armé du puissant canon de 105/25, développé spécialement pour cet engin. Des 30 exemplaires livrés au *Regio Esercito* à partir du mois de mai 1943, 4 seront détruits dans les combats menés contre les Allemands autour de Rome.

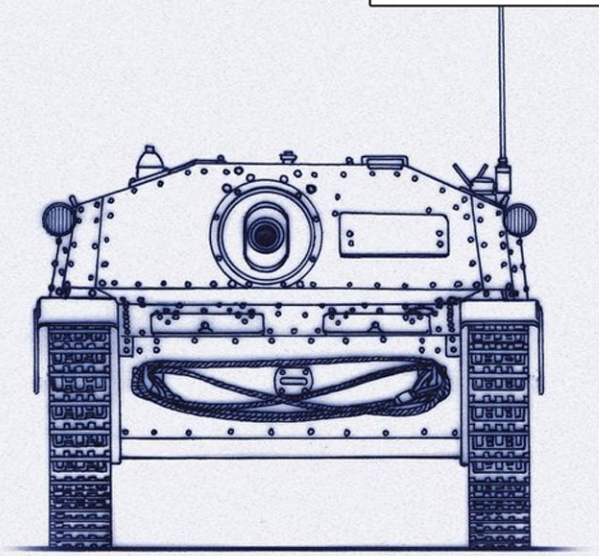
▼L'un des nouveaux canons automoteurs M40 da 75/34 employé pour l'entraînement des chasseurs de chars en août 1943. Le véhicule immatriculé « RE6310 » présente un camouflage trois tons appliqué en usine. Le crâne de l'un des militaires dépasse d'un creux du terrain. Coll. Zanier

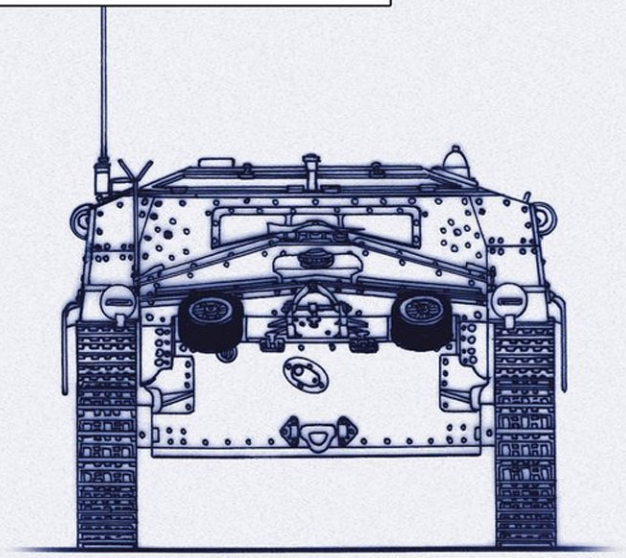


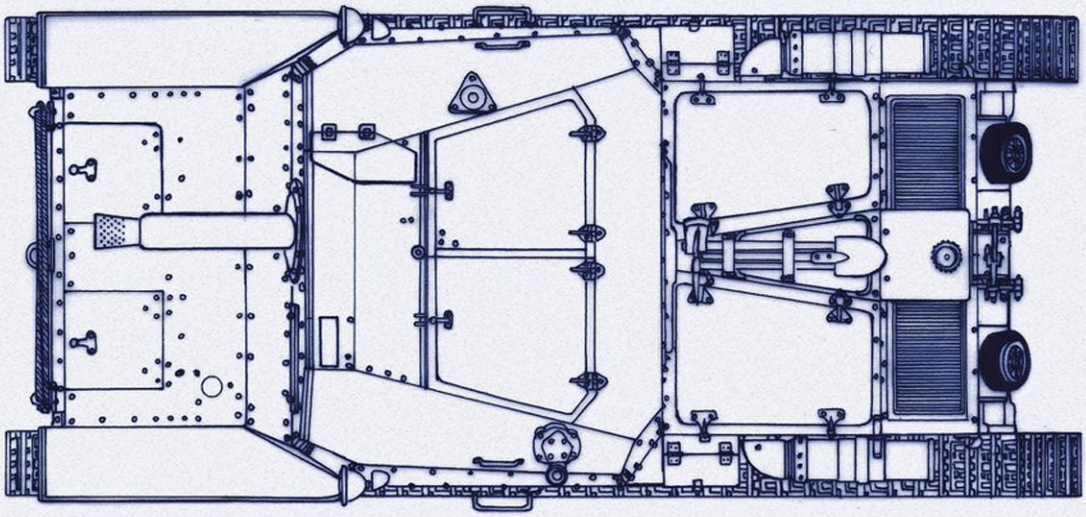
PLANS AU 1/35

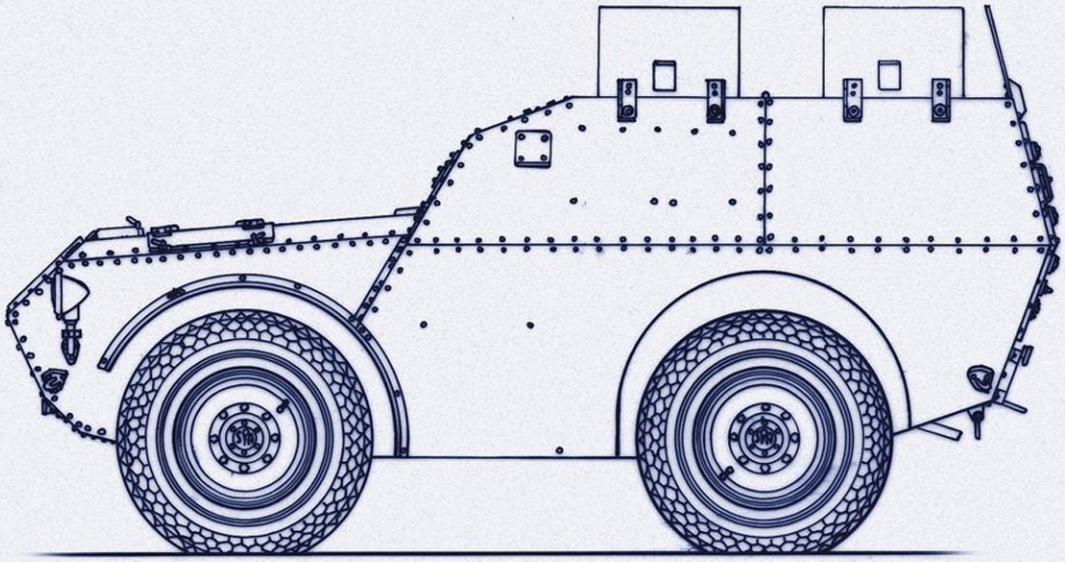
SEMOVENTE DA 75/18 SU SCAFFI M40

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2008





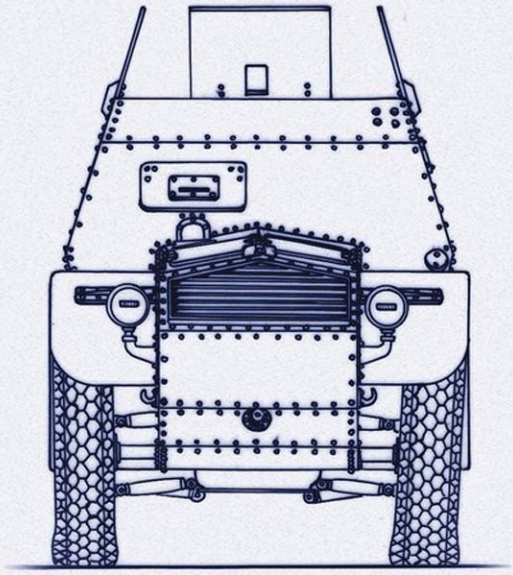


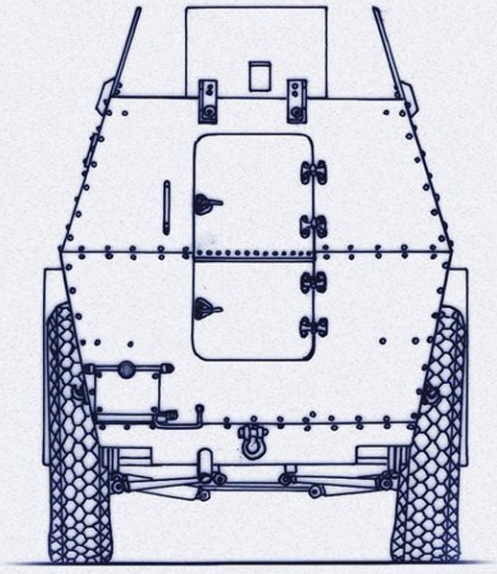


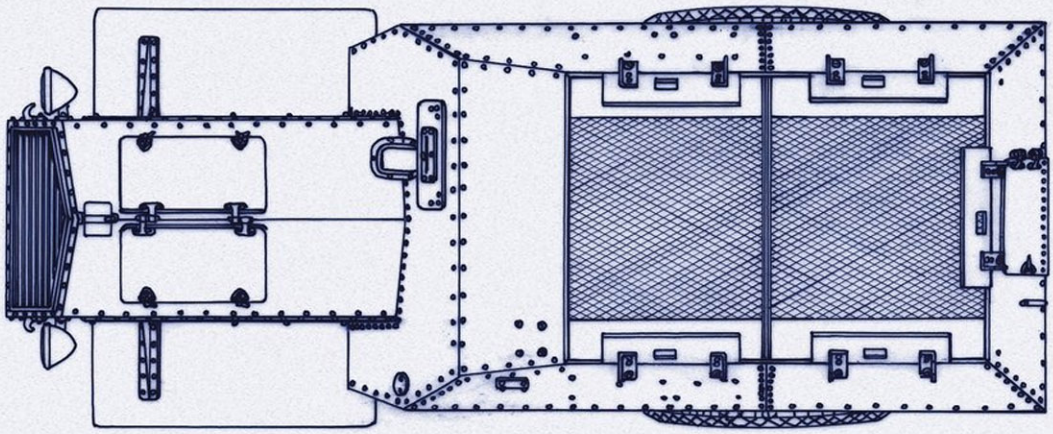
PLANS AU 1/35

AUTOPROTETTO FIAT-SPA AS37 COLONIALE

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2008







◀ Transport de troupes *Autoprotetto S37*. Le blindage protège l'équipage composé de huit hommes. Peu adapté à la progression en tout-terrain, ce véhicule se démontre au contraire parfaitement adapté à l'escorte des convois routiers dans les territoires occupés, notamment en Yougoslavie. Il peut être armé d'un nombre variable de mitrailleuses Breda 30 de 6,5mm ou de Breda 37 ou 38 de 8mm.
CMG Museum

LES TROUPES MOBILES EN ITALIE

En 1939, la plus grande partie de l'infanterie italienne ne dispose d'aucun moyen de transport propre et le corps des *Bersaglieri*, dont la mobilité est la caractéristique essentielle, se trouve dans une période de transition, comptant douze régiments dont une partie seulement est motorisée et équipée d'armes d'appui modernes. L'entrée en guerre de l'Italie, au mois de juin 1940, n'apporte aucune amélioration sensible quant à cette situation du point de vue du matériel en dotation ou des tactiques d'emploi des unités en premières lignes. En règle générale, les régiments de *Bersaglieri* sont insérés au sein des divisions blindées et « rapides » (*celere*) tandis que le reste de l'infanterie dispose de peu de moyens de transport. Pour les déplacements majeurs, il est alors nécessaire de faire appel aux services divisionnaires qui, le plus souvent, sont débordés et ne peuvent répondre aux demandes. D'ailleurs, un détail issu de la nomenclature militaire italienne de l'époque en dit long sur cette situation puisque quelques divisions d'infanterie reçoivent la dénomination « d'autotransportables » (*autotrasportabili*), signifiant ainsi que l'unité a été préparée à utiliser des moyens de transport à moteur ! Comme si la chose requérait un personnel et un commandement spécialement entraînés… Les autres troupes mobiles sont constituées des unités blindées et de la Cavalerie, dont la situation est généralement meilleure, même si la production des véhicules et de l'armement n'atteint pas les objectifs espérés.

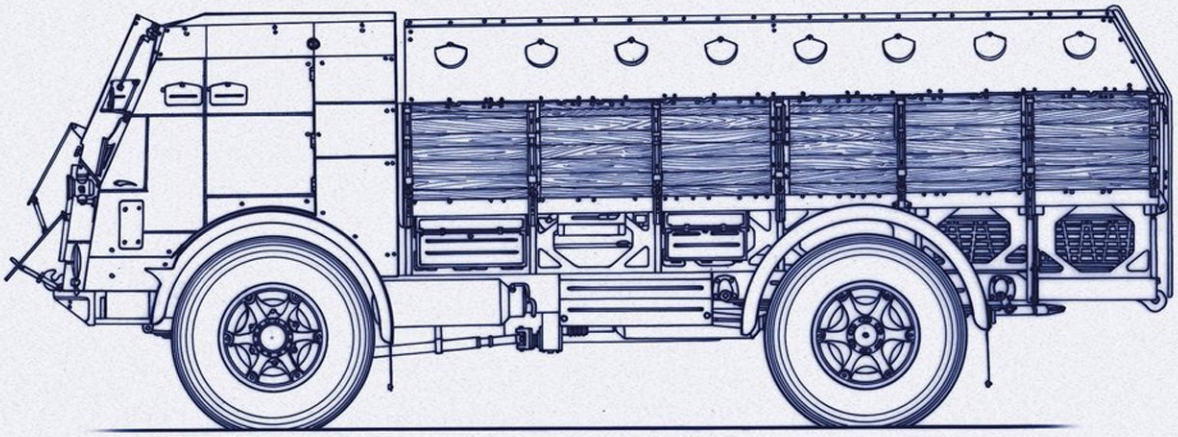
En 1941, l'effort de motorisation du *Regio Esercito* s'accroît sensiblement mais la dispersion des unités et les pertes enregistrées dans les premières actions de guerre empêchent Rome de pleinement profiter. Le théâtre nord-africain, après la grave défaite subie au début de l'année 1941, apporte son lot de victoires et de défaitesdans les opérations conjointement menées avec l'allié germanique. Une grande mobilité est fondamentale sur ce théâtre d'opérations et les troupes de l'Axe cherchent à suppléer leurs carences en matière de motorisation en utilisant un grand nombre de véhicules capturés sur l'ennemi.

Afin de combler les lacunes italiennes en matière de transports blindés destinés à l'infanterie et aux unités de reconnaissance, quelques modèles apparaissent en 1942. Ils sont réalisés sur la base de camions. L'AS37 « *Protetto* » (ou *S37* « *Scudato* » ou « *Autoprotetto* » *S37*), léger et construit à 150 exemplaires, est le premier d'entre eux. Suit bientôt le Fiat 655 *NM* « *Protetto* » (ou « *Scudato* »), plus lourd, construit à 110 unités. Même si leur mobilité est médiocre, surtout en tout-terrain, les troupes opérant dans les Balkans apprécient l'arrivée de ces véhicules qui garantissent un minimum de protection aux colonnes motorisées régulièrement attaquées par les partisans. Devant le manque de véhicules produits en série, toujours insuffisants en terme de quantité, certains camions italiens ou étrangers sont eux aussi modifiés par les ateliers de campagne qui y installent des plaques de blindage et des mitrailleuses. À ce propos, il faut noter qu'en Afrique du Nord et orientale, des véhicules blindés bricolés *ad hoc* avaient déjà été utilisés. Enfin, pour leur part, les autocanons continuent à être employés même si seulement un petit nombre possède un minimum de protection face aux projectiles des armes légères et aux éclats d'obus. Outre les vieux modèles de 75, 76 et 102mm modernisés, les camions lourds Lancia et Breda sont aussi équipés du canon de 90/53 à emploi polyvalent.

LES NOUVEAUTÉS DE L'ANNÉE 1943

La pénurie de matières premières ajoutée à la confusion dans les choix des autorités militaires et des industriels ralentissent considérablement la production des véhicules blindés et le développement de nouveaux projets. Les prototypes sont si pléthoriques qu'ils gaspillent d'importantes ressources. Pour s'en convaincre, il suffirait de citer les différents types de chars moyens et lourds, les semi-chenillés armés de canons, les chenillettes de transport, les transports de troupes et de munitions blindés, les canons automoteurs antiaériens, les chars lance-flammes et les véhicules de récupération destinés aux ateliers de réparations mécaniques. Et, de fait, peu de ces engins parviennent jusqu'à la production en série. Au printemps 1943, quelques réalisations intéressantes voient tout de même le jour, approuvées par les autorités militaires après une longue série d'épreuves et de tests.

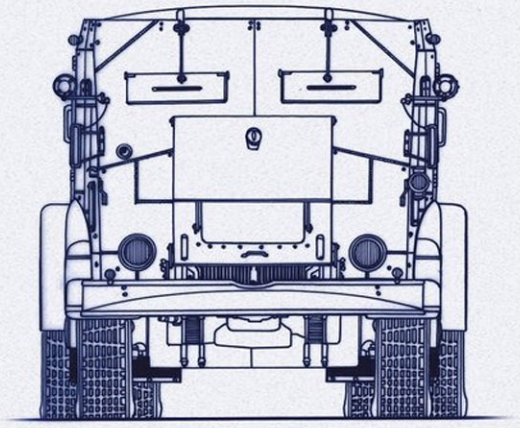
▼ Ce véhicule blindé *Autoprotetto S37* employé en Yougoslavie en 1943 est doté d'un lance-flammes amovible et de plaques de blindage de protection pour l'équipage. Le camouflage est composé de taches vertes et marron de grandes dimensions sur fond jaune sable. Ainsi protégés et armés, ces engins se révèlent précieux dans les zones infestées de partisans.
CMG Museum

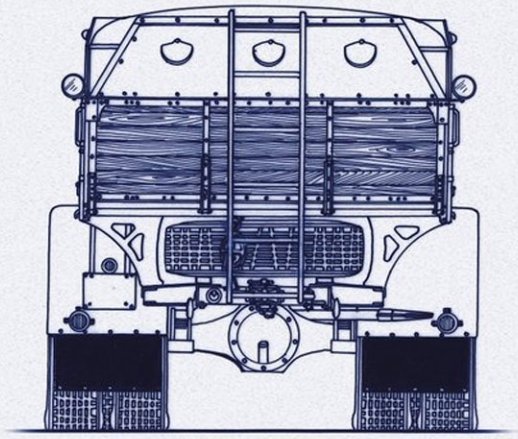


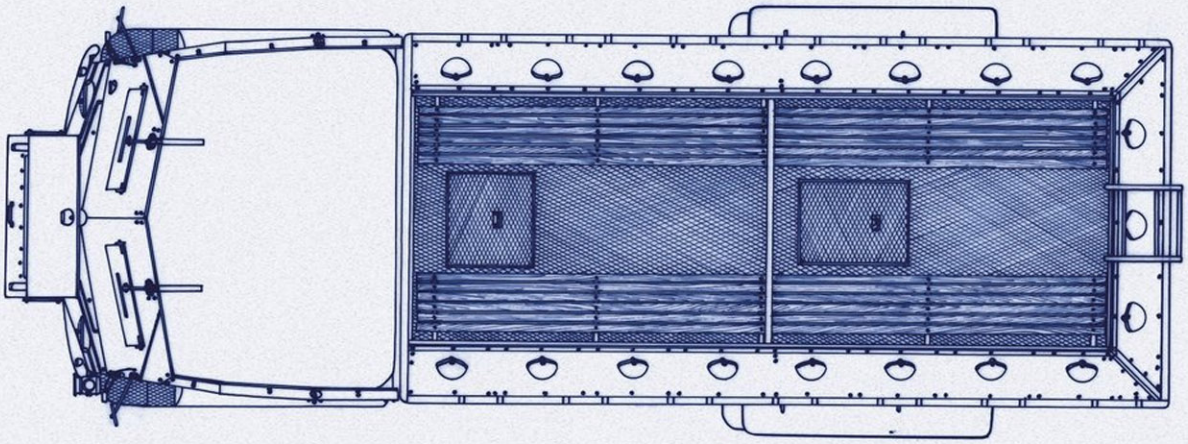
PLANS AU 1/48

AUTOCARRO BLINDATO FIAT 665 NM

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2008







Parmi les dérivés de l'AB41, l'AB43 est le plus prometteur. Servie par quatre hommes d'équipage, cette automitrailleuse est dotée d'une tourelle large et basse qui accueille un canon de 47/40, une mitrailleuse coaxiale Breda 38 et une autre du même type à usage antiaérien. Les essais conclus durant l'été 1943 donnent toute satisfaction quand l'armistice intervient. Les Allemands préféreront la réalisation d'une version améliorée de l'AB41, l'AB41/43 ou AB43 qui, malgré sa dénomination, n'a que peu de points communs avec son homonyme armée du canon de 47/40. Un autre modèle d'automitrailleuse est représenté par la Lancia « *Lince* » (« Lynx »), inspiré du Dingo *Scout Car* britannique. Cette machine ne sera produite qu'après le 8 septembre 1943.

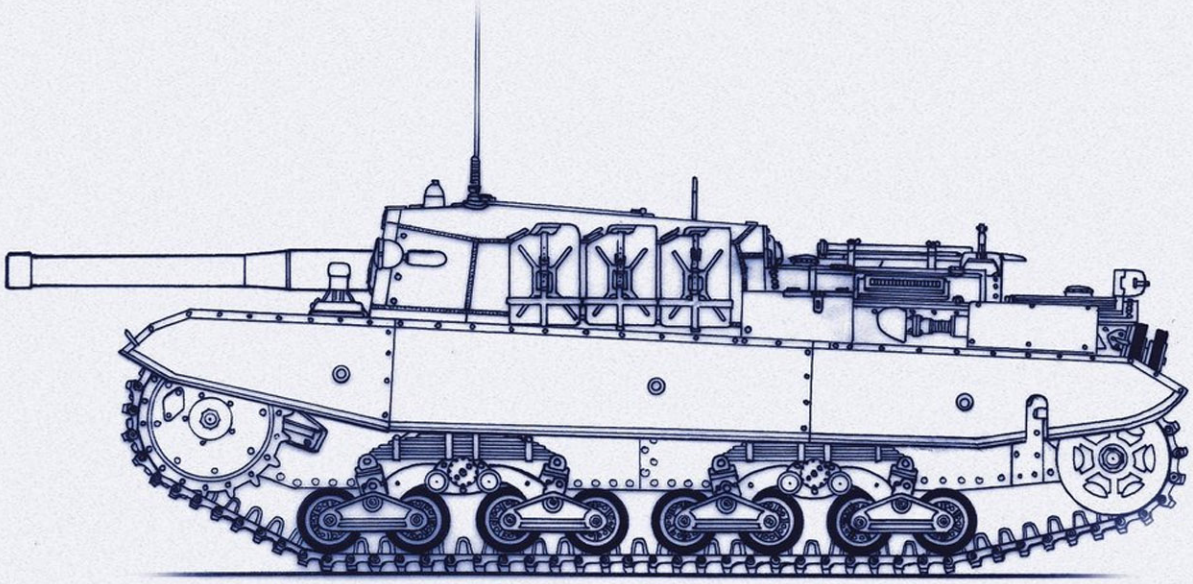
À la fin du printemps 1943, les nouveaux canons automoteurs M42 *da 75/34* et M43 *da 105/25* intègrent les unités opérant sur le sol métropolitain. Le char lourd P40 connaît quant à lui une gestation bien plus longue. La version finale, armée d'un canon de 75/34 et d'une mitrailleuse Breda 38, directement inspirée du T-34 soviétique, est prête pour août 1943, trop tard pour équiper les deux premiers bataillons de chars lourds avant l'armistice. Les unités dotées de blindés lourds et de canons automoteurs de 75 et 105mm auraient dû être protégées par des *Semoventi* antiaériens *M42*, une sorte de *Flakvierling* à la « sauce italienne » obtenue en montant une tourelle ouverte armée de 4 canons *Isotta-Fraschini* de 20/70, mais l'unique prototype réalisé ne débouchera sur rien de concret.

Une autre réalisation italienne intéressante est représentée par le canon automoteur lourd ou *Semovente pesante* de 149/40, élaboré sur la base de la caisse modifiée du char P40 et des organes mécaniques du M42. Malgré le poids et la masse de l'engin, la mise en batterie de la pièce s'effectue en moins de trois minutes grâce à la présence d'un affût repliable muni de socs d'ancrage. Après avoir brillamment passé les épreuves imposées par les commissions techniques italiennes, l'unique prototype est réalisé en août 1943 mais l'armistice intervient avant la production. L'exemplaire est alors capturé par les Allemands et expédié en Allemagne pour évaluation.

Parmi les blindés d'origine étrangère entrés en service au sein du *Regio Esercito*, l'on peut citer les *Panzer III Ausf. N* et *IV Ausf. G* ainsi que les canons automoteurs *StuGe III Ausf. G* allemands, reçus au mois de mai 1943 de la part des *SS* et réunis dans la *1ª Divisione Corazzata Camicie Nere* « *M* » (rebaptisée à partir du 31 juillet 1943 *136ª Divisione Corazzata* « *Centauro II* ») cantonnée autour de Rome. Les chars français sont aussi présents sous la forme de 124 Renault R35 et 32 Somua S35; les premiers sont envoyés en Sicile et les seconds en Sardaigne afin de renforcer les défenses destinées à repousser un éventuel débarquement allié. Deux chars lourds B1-bis sont soumis à de longs essais et 64 tracteurs chenillés Renault UE sont utilisés pour le transport de munitions.

▲ Cette photo d'un *Semovente* M43 da 105/28 permet d'observer le schéma de camouflage effectué par les manufactures italiennes entre le printemps et l'été 1943. Sur le fond couleur sable, des taches vertes et marron-roux sont peintes à la manière d'une éclaboussure de moyenne dimension et dans un axe vertical. Les *Semoventi* assemblés sur la base du châssis rallongé M 43 sont sans aucun doute les meilleurs blindés italiens réalisés jusqu'en 1945. FIAT

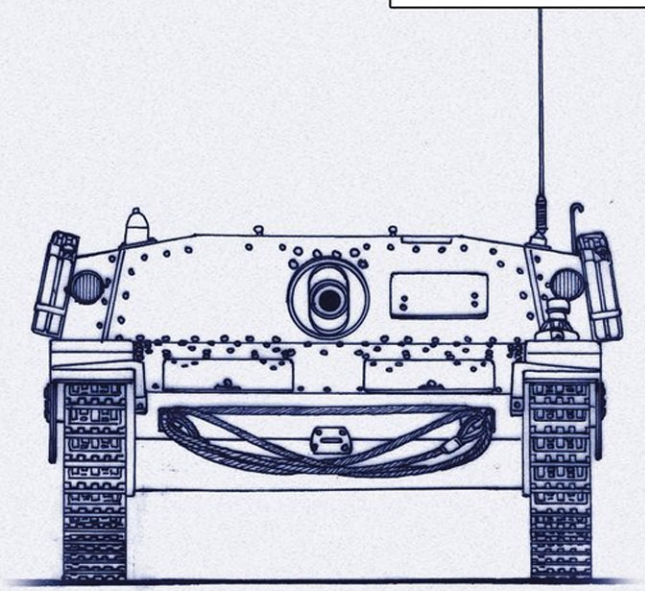
◀ Prototype du char « rapide » *Sahariano*, développé à partir des chars moyens italiens et des *Cruiser Tanks* britanniques. Les suspensions du type Christie et le moteur à essence très puissant lui auraient donné d'excellentes prestations mais le projet est abandonné dès l'arrivée sur le front des chars allemands et alliés bien mieux protégés et armés. Les plaques de blindage angulaires seront par la suite reprises lors de la mise au point du P40. FIAT

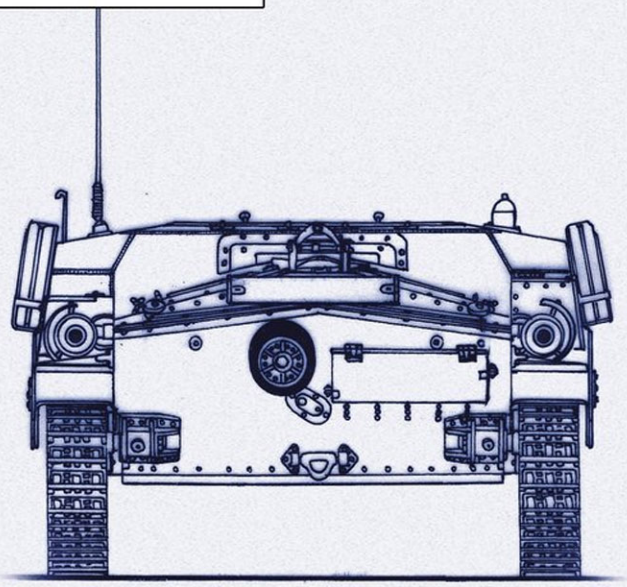


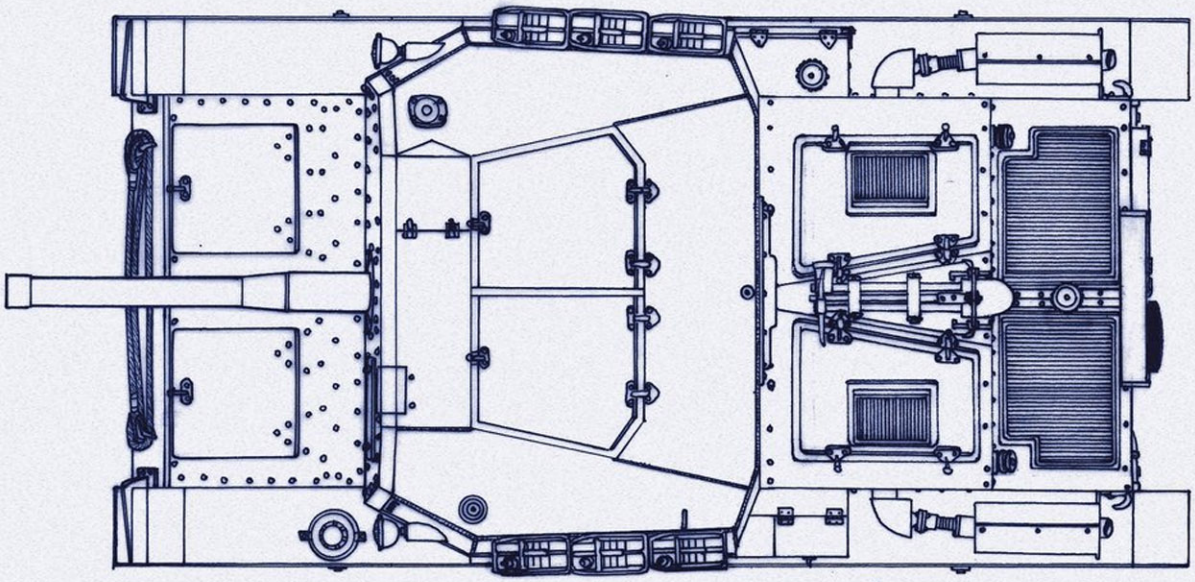
PLANS AU 1/35

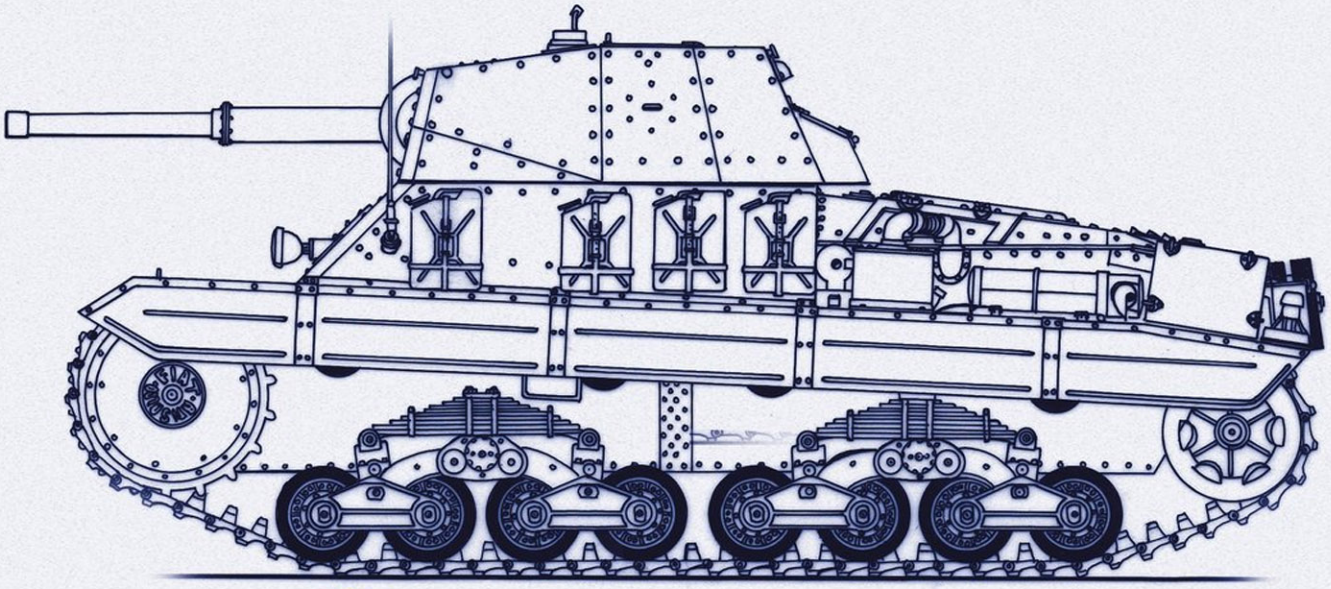
SEMOVENTE DA 105/25 M43

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2008





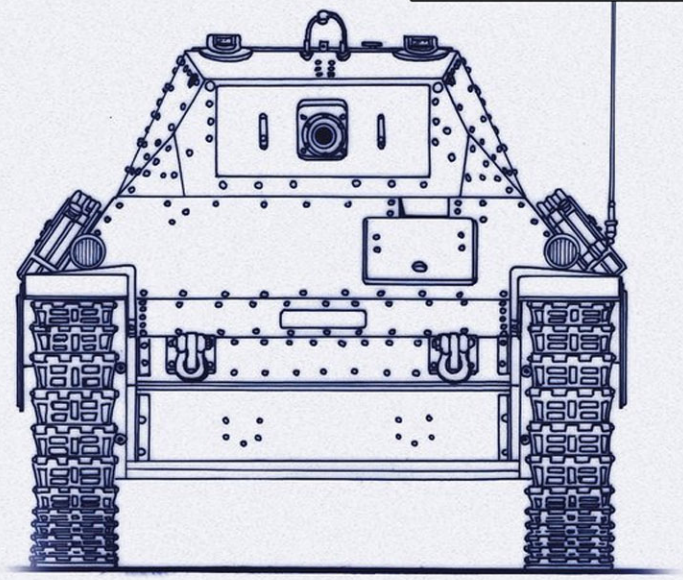


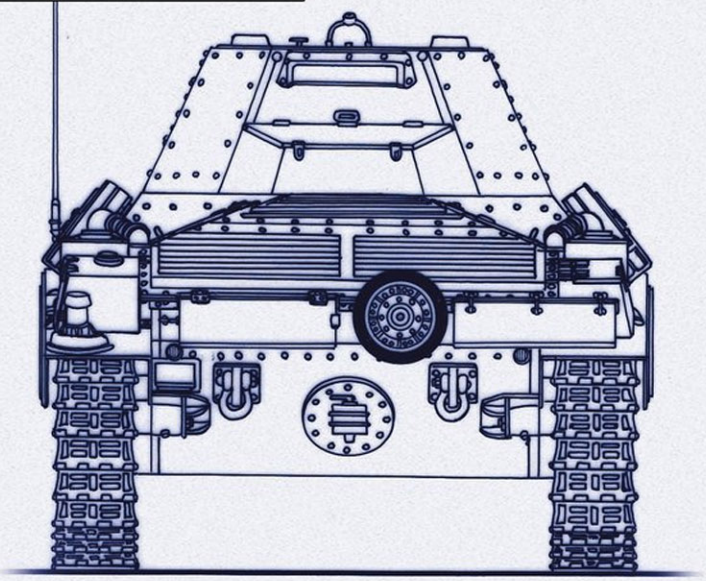


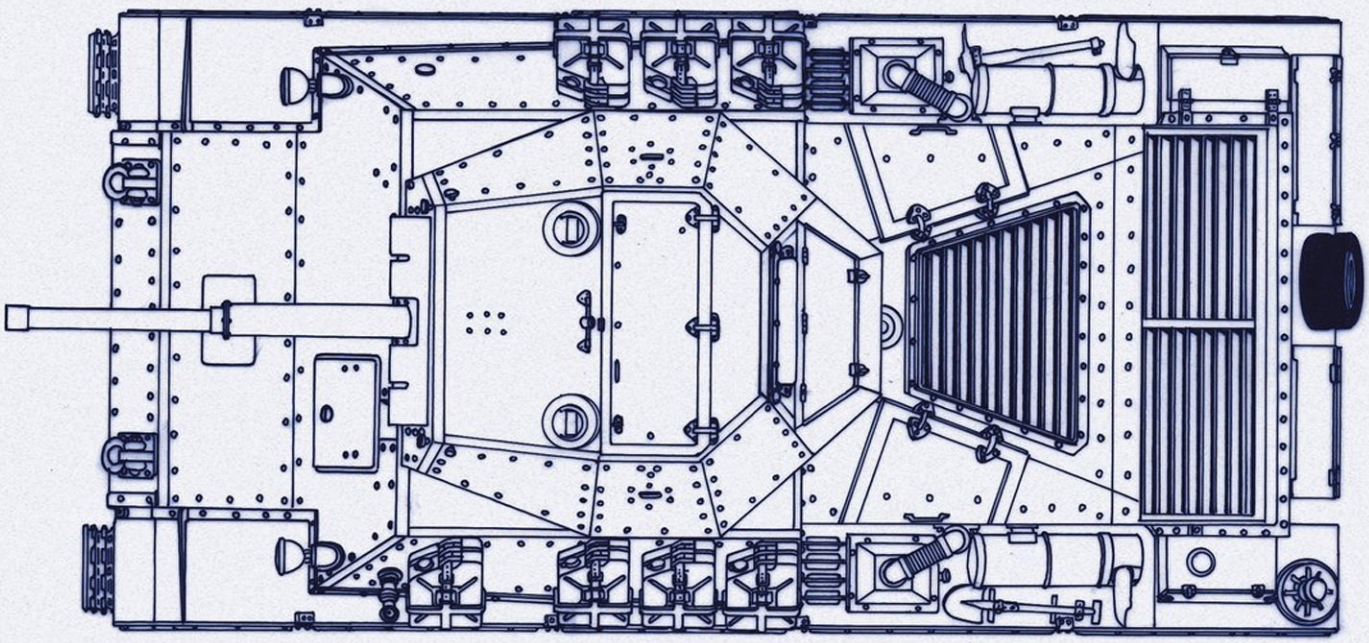
PLANS AU 1/35

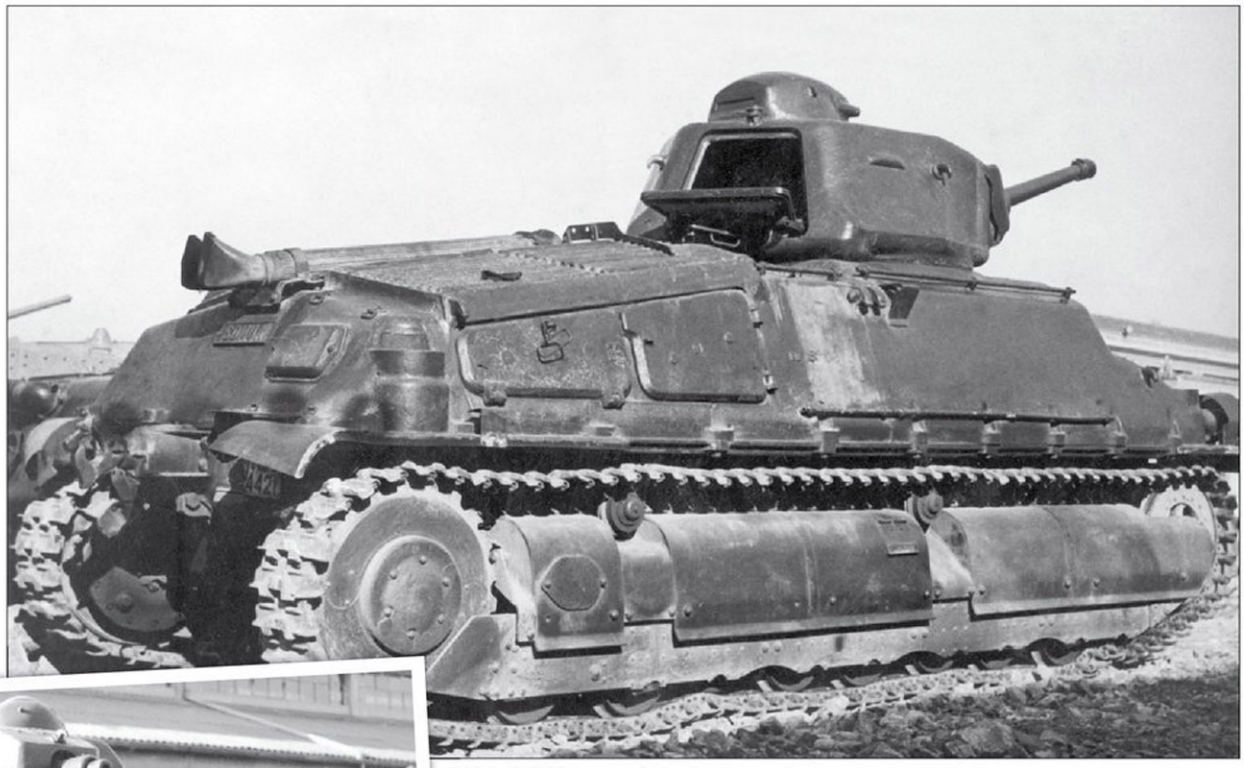
CARRO ARMATO PESANTE P40

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2008









▶ Un Somua S35 subit des tests au sein du centre militaire de Civitavecchia, près de Rome. En 1941, l'Allemagne livre des chars de ce type à l'Italie. Initialement destinés au front africain, ils sont finalement regroupés au sein du *CC Battaglione* et transférés en Sardaigne. Au moment de l'armistice, tous les exemplaires ne sont pas opérationnels du fait de problèmes mécaniques et du manque de pièces de rechange. Coll. Zanier

▲ Parmi les matériels offerts par les Allemands à l'Armée italienne afin de renforcer ses unités, on compta plusieurs Renault R35 capturés lors de la campagne de mai-juin 1940. Bien que la commission italienne n'ait guère montré un grand enthousiasme à l'égard de ces blindés, car lents et ne comportant que deux membre d'équipage, elle les accepta tout de même, faute de mieux. Ainsi, malgré des problèmes liés aux stocks de munitions insuffisants, 350 de ces engins furent acquis par Rome. Certains furent utilisés pour équiper deux bataillons blindés, les CI and CII du 131° Reggimento Fanteria Carrista ; envoyés en Sicile, ils participèrent à la défense de l'île lors des opérations de 1943. Coll. Zanier

Du point de vue des nomenclatures, la nouveauté la plus importante concerne l'insertion des canons automoteurs de 75/18 et de 75/34 dans les bataillons de chars moyens afin d'en augmenter la puissance de feu en attendant l'arrivée de chars plus modernes, laissant les canons automoteurs de 105/25 aux unités d'artillerie.

L'EMPLOI DES BLINDÉS ITALIENS

Les premiers blindés sont utilisés en Libye en 1911-12, même s'il s'agit surtout de bricolages directement effectués sur le terrain à des fins d'expérimentation. Durant la Première Guerre mondiale, automitrailleuses et autocanons démontrent le potentiel de ce genre de matériels. Dans les années qui suivent, les automitrailleuses sont utilisées en Albanie, en Libye et… même en Chine où, à l'instar d'autres puissances occidentales, l'Italie entretient un comptoir commercial autogéré !

Les chars de combat, eux, apparaissent à partir de 1925 en Libye et en Afrique orientale avec les Fiat 3000, avant tout pour des motifs de propagande. Les chars rapides reçoivent leur baptême du feu en Somalie, en 1934, et sont employés pendant la guerre d'Espagne jusqu'en 1939. Ils participent aussi aux opérations dans la Sarre et à l'occupation de l'Albanie ainsi qu'à de nombreuses manœuvres. Toutefois, il manque à ces engins de véritables opérations contre des chars ennemis, ce qui n'est jamais advenu, sauf en de rares occasions, en Espagne. Cette lacune n'a donc pas permis de se rendre compte de l'infériorité du matériel national face aux nouveaux modèles étrangers.

Parallèlement à la progression du développement des blindés, l'on enregistre une évolution dans les tactiques d'emploi, parfois inspirées de démonstrations effectuées dans les pays étrangers auxquelles des officiers italiens participent en tant qu'observateurs. Avec le début du second conflit mondial, même si l'Italie maintient un statut de neutralité pendant quelques mois, les actions d'éclat menées par les troupes blindées allemandes et, dans le même temps, les défaites enregistrées par celles des Armées polonaise, française et britannique, stimulent la production et la distribution de chars et d'engins qui en sont dérivés. En revanche, l'assimilation des nouvelles doctrines d'emploi, avec l'utilisation en masse de véhicules blindés, bien coordonnée avec l'Infanterie, le Génie, l'Artillerie et l'Aviation se fait avec lenteur, comme dans beaucoup d'autres pays, d'ailleurs.

LA SECONDE GUERRE MONDIALE OU LE TEMPS DES VÉRITÉS

L'emploi des unités blindées se fait dès l'entrée en guerre de l'Italie, c'est-à-dire le 10 juin 1940. Les opérations contre la France voient la participation de quelques compagnies équipées de chars L3 qui ne donnent pas satisfaction, enregistrant au passage leurs premières pertes. Les chars moyens connaissent leurs premières actions de guerre en août 1940, en Somalie, puis en Libye, avec les M11 puis avec les M13. Et les résultats sont désastreux… En effet, après quelques combats sporadiques contre les troupes du *Commonwealth* et une première victoire italienne, le vent tourne. Et, en l'espace de quelques mois, des centaines de machines sont ainsi perdues, la plupart à la suite d'ennuis mécaniques, du manque de pièces détachées, des pénuries de carburant ou tout simplement abandonnées intactes aux mains de l'ennemi. Des L3 et M13 sont aussi employés durant les campagnes de Grèce et de Yougoslavie ; et là encore, les pertes en hommes comme en matériel sont sensibles, notamment à cause des erreurs de commandement.

Les M13 passent alors de façon standardisée dans les premiers échelons tandis que les L3 sont relégués dans les unités de deuxième ligne. L'arrivée en Afrique du Nord des divisions blindées « Ariete » puis « *Littorio* » et « *Centauro* » – cette dernière avec quelques unités seulement – permet de reprendre l'offensive et de récupérer une grande partie du terrain perdu. Les troupes italiennes sont désormais expérimentées et mieux commandées.

En outre, elles peuvent maintenant compter sur l'appui des troupes allemandes dont le commandant, un certain Erwin Rommel, ne reste pas sur la défensive et met un point d'honneur à surprendre les Britanniques grâce à de longues marches et d'audacieuses manœuvres. L'arrivée des *Semoventi da 75/18* dans les unités d'artillerie, au début de l'année 1942, donne pour sa part d'excellents résultats. Les premiers chars légers L6 font eux aussi leur apparition sur le sol africain mais ils montrent rapidement leurs limites contre des adversaires bien équipés. Toujours en Afrique du Nord, les petits canons automoteurs L40 connaissent un peu plus de succès tandis que les automitrailleuses AB41 sont très appréciées. Enfin, d'autres unités blindées se trouvent cantonnées dans les territoires occupés dont la France et la Corse, la Yougoslavie, la Grèce et les îles de la Mer Égée, en tant que garnisons ou avec des prérogatives antiguérillas.

Le dimanche 22 juin 1941, les Allemands lancent l'opération « Barbarossa », l'invasion de l'Union Soviétique. Le 10 juillet, les formations italiennes regroupées au sein du *CSIR* (*Corpo di Spedizione Italiano in Russia*) entament leur transfert vers la Russie par le biais de convois ferroviaires. Dès le 11 août, les premiers combats impliquant des Italiens éclatent à l'Est. La composante blindée du corps expéditionnaire est faible voire symbolique avec 60 chars légers L3 jusqu'en juillet 1942. À partir de cette date, l'*ARMIR* (*Armata Italiana in Russia*) englobe le *CSIR* et reçoit de nombreux renforts dont 19 *Semoventi* L40 de 47/32 et 55 chars légers L6/40. Ces engins sont employés dans l'appui de l'infanterie et se montrent utiles contre un ennemi dépourvu d'armes lourdes et de moyens blindés. À la fin 1942, les troupes du *Duce* se positionnent sur le Don mais l'offensive lancée par les Soviétiques, le 11 décembre, parallèlement à l'encerclement de Stalingrad, engage durement les troupes italiennes qui, après avoir vaillamment résisté à de nombreux assauts, doivent abandonner leurs positions le 19 décembre. Les Transalpins commencent alors une longue et tragique retraite, subissant des pertes très lourdes en hommes et en matériel. La totalité des engins blindés disparaît. En février 1943 aura lieu le rapatriement des survivants.

Après les lourdes défaites sur les fronts africain et russe ainsi que le débarquement anglo-américain en Sicile débouchant sur la chute du fascisme, le 25 juillet, les forces armées italiennes se trouvent plongées dans une crise profonde. En secret, les instances politiques et militaires du pays négocient avec l'ennemi et l'armistice est proclamé le 8 septembre 1943. Tout à coup, les troupes italiennes se trouvent sans ordre précis. Même les Allemands sont surpris. N'ayant toutefois pas l'intention d'abandonner la péninsule italienne aux Alliés, ceux-ci réagissent promptement en prenant le contrôle des centres névralgiques du pays. Quelques unités italiennes les affrontent avec courage mais elles sont rapidement anéanties ou contraintes à la reddition. Des blindés italiens sont utilisés contre leurs anciens alliés à la passe de la Futa, à Piombino, à Parme et surtout à Rome. Le combat ne peut cependant pas s'éterniser et les soldats italiens doivent se rendre, certains parvenant néanmoins à fuir vers le Sud ou à se cacher en attendant le début de la guerre des partisans.

▲ L'équipage d'un *Semovente* M41 da 90/53 pose pour le photographe. La veste de cuir est très répandue étant donné qu'elle protège aussi bien du froid que des flammes en cas d'incendie. Le *Semovente*, ici en action en Sicile, peu avant le débarquement allié en juillet 1943, arbore un camouflage à deux tons. Aucun véhicule ennemi n'est en mesure de résister au canon italien de 90/53. Bill Auerbach

▼ Formation de chars M14/41 en Afrique du Nord. Les insignes tactiques apparaissent sur la caisse et la tourelle. Les canons de 47/32 sont en élévation maximale. Le moteur diesel des M11, M13 et M14 est compact mais ne dispose pas d'une puissance suffisante ; c'est donc logiquement qu'une version à essence, dotée de bien meilleures prestations, est développée afin d'en équiper les chars et les canons automoteurs M42.
The Archive of Modern Conflict - E015860

▶ L'un des premiers exemplaires du *Semovente* M40 da 75/18 est présenté aux « camarades » allemands par son équipage, en Afrique du Nord. Les *Semoventi* et les chars de commandement de quatre batteries apportent une puissance supplémentaire aux unités italiennes d'artillerie et, par la suite, aux unités blindées. Les filets de camouflage et les patins de rechange, aussi utilisés pour renforcer le blindage, apparaissent clairement sur le document. AUSSME

Les « Légions » se retrouvent alors divisées : qui de choisir la *Repubblica Sociale Italiana* (*RSI*) de Mussolini, qui de poursuivre la lutte aux côtés des Allemands en Italie du Nord ou dans les territoires occupés ou bien qui de s'engager avec le gouvernement provisoire du Sud aux côtés des Alliés ?
La *RSI* réussit à s'emparer de quelques chars et canons automoteurs mais, au final, ce sont les Allemands qui utilisent en masse les blindés, ordonnant même la poursuite de la production des meilleurs modèles. Certains sont améliorés comme l'AB43 ou encore le *Semovente* M43 *da 75/46*. Au Sud, en revanche, aucun véhicule blindé n'est envoyé au feu, malgré de nombreux exemplaires à disposition.

QUELQUES CONSIDÉRATIONS

Les résultats obtenus par les troupes blindées italiennes sur les différents théâtres d'opérations sont inégaux. Les premières opérations en Afrique orientale et en Afrique du Nord puis en Grèce, hormis à de rares exceptions, sont un échec. Le manque d'entraînement des équipages, de fiabilité des matériels et surtout les carences au niveau du commandement entraînent des pertes plus que sensibles. Mais les expériences vécues et l'arrivée des nouveaux matériels améliorent la situation, tant et si bien que, à la fin de l'année 1941 et pendant une grande partie de 1942, les succès remportés par les Italiens sont importants même face à des adversaires plus nombreux et mieux équipés.

Certes, la présence des Allemands à leurs côtés leur a été d'une aide précieuse, ne serait-ce qu'au niveau du moral, mais les victoires engrangées sans l'aide directe de l'allié germanique démontrent la valeur des tankistes transalpins. Il n'est pas rare qu'en confrontant les documents d'époque rédigés par l'adversaire l'on se rende compte qu'une défaite britannique attribuée aux troupes allemandes est en fait à mettre au crédit des Italiens.
Au terme des campagnes d'Afrique, les troupes blindées donnent le meilleur d'elles-mêmes malgré l'approche d'une défaite qui s'annonce inéluctable. Dans les Balkans, les opérations de ratissage contre les partisans sont dures, violentes et sanglantes, les unités blindées étant souvent engagées. Dans les territoires français occupés, la présence de chars et de véhicules blindés contribue à maintenir l'ordre public. Sur le front oriental, les chars sont peu nombreux et surtout inadaptés aux conditions difficiles de ce théâtre d'opérations. Les distances à parcourir y sont importantes, l'hiver rigoureux et la puissance de l'Armée rouge va *crescendo*. Les carences logistiques, jamais résolues, concernent surtout le manque de véhicules tout-terrain de ravitaillement, de remorques pour le transport des engins chenillés et de pièces de rechange.
Les unités reconstituées en métropole en 1943 devaient constituer un ensemble composé de personnel expérimenté et bien entraîné, équipé de matériel de bonne qualité, mais l'invasion alliée, l'armistice et les combats contre les Allemands ont réduit ces efforts à néant. ■

▼ Char M14/41 abandonné dans le désert. Les ateliers italiens sont en nombre insuffisant et ne parviennent à remettre en état de marche qu'une partie seulement des véhicules en réparations. À la suite des premiers combats soutenus contre les engins adverses, plus puissants, toutes sortes de protections de fortune font leur apparition, sortes de « systèmes D » qui utilisent en particulier des patins de chenilles et des sacs de sable, tout comme les dispositifs destinés à transporter des jerrycans de carburant ou d'eau potable – ces derniers sont d'ailleurs marqués d'une croix blanche, à la mode allemande – indispensables dans les vastes étendues désertiques. Le canon de 47/32, dérivé d'un modèle autrichien, possède de bonnes prestations, notamment en cadence de tir, mais il est considéré comme dépassé à partir de 1942. The Archive of Modern Conflict - E015469

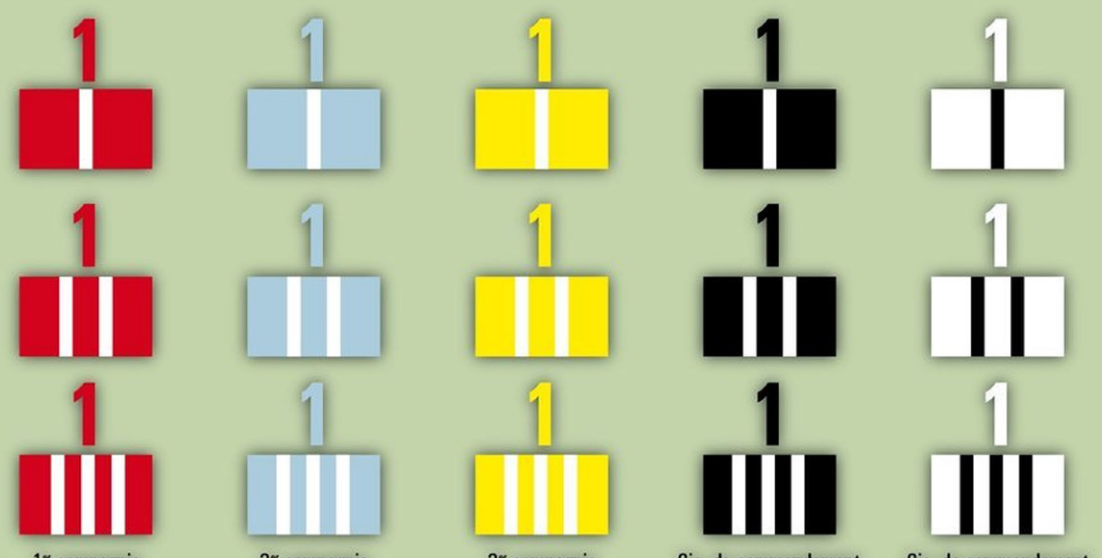
Le camouflage des véhicules blindés italiens

Les camouflages en usage au sein du *Regio Esercito* durant la Seconde Guerre mondiale sont variés, s'adaptant aux modifications de l'organisation et des exigences et de la disponibilité des unités. En résumé, l'on peut trouver :
- Teinte d'usine jusqu'en 1939 en gris-vert italien (*grigio verde*), parfois agrémenté de petites taches, rayures ou losanges de couleur marron-roux (*marrone rossiccio*), grise ou noisette (*nocciola*).
- Teinte d'usine jusqu'en mars 1941 en gris-vert italien successivement recouvert, entièrement ou partiellement, de jaune sable (*giallo sabbia*, nommé *kachi sahariano*) ou d'autres couleurs.
- Teinte d'usine en jaune sable italien à partir de mars 1941.
- À partir de la mi-1942, utilisation des teintes jaune sable, gris-vert et/ou marron roux et/ou vert, attribuées de façon personnalisée aux unités.
- Teintes identiques au début de l'année 1943 mais cette fois appliquées en usine de manière standardisée ; les taches camouflées dans les trois couleurs sont dessinées dans un plan vertical à peu près dans les mêmes dimensions.
- Teintes pour la fin de l'année 1943, dans les mêmes tons mais uniquement à destination des véhicules produits pour les Allemands, appliquées en usine et de façon standardisée ; dans ce cas, le camouflage est foncé, avec une prédominance du marron roux et du vert, tandis que le jaune sable est limité à de fines rayures qui séparent les deux autres couleurs, avec un effet chromatique appelé « *ad amebe* ».
- Teintes obtenues à l'aide de peintures non réglementaires provenant de prises de guerre ou de l'aéronautique ou encore trouvées en zones d'opérations.

Les véhicules blindés de la Police sont peints en bleu ciel dans un premier temps puis de couleur amarante. Quand cela est possible, les peintures sont appliquées au pistolet, avec des nuances sur les bords. Arbustes, boue, filets et toiles diverses sont souvent utilisés afin d'augmenter l'effet de camouflage. Il y a même quelques exemples de camouflage sur terrain enneigé, avec des couleurs et des toiles blanches. La couleur de l'intérieur des blindés prévoit des teintes camouflées sur les parties visibles de l'extérieur et l'utilisation du blanc semi-brillant pour le compartiment de combat ; les parties occupées par le moteur et les organes mécaniques sont laissées dans la couleur rougeâtre donnée par la couche de fond antirouille passée sur toutes les parties externes et internes de l'engin.

Les Marquages présents sur les chars italiens

Extrait de la circulaire du Ministère de la Guerre N° 4640 du 8 septembre 1940 : « *Les signes distinctifs des chars (...) sont constitués de rectangles de 20cm de base et de 12cm de haut, peints en (...) : rouges (1e compagnie), bleu ciel (2e), jaune (3e), noir (compagnie de commandement du bataillon), blanc avec des bandes distinctives de peloton noires (compagnie de commandement du régiment), trois couleurs surmontées du numéro en chiffre romain blanc (char de commandement du bataillon). Les chars d'un même peloton portent les rectangles (...) divisés par une (1er peloton), deux (2e) ou trois (3e) bandes verticales blanches (noires pour le commandement du régiment) de 2cm d'épaisseur. Les rectangles sont surmontés d'un numéro en chiffre arabe de la couleur de la compagnie (...) indicatif de la position au sein du peloton (numéro 1 = char du commandant). Les numéros (...) sont de 10cm de haut et de 1,5cm d'épaisseur et situés au centre du côté supérieur du rectangle à 2cm de distance. Les mêmes mesures pour les numéros blancs (romains) du bataillon et (arabes) du régiment, portés postérieurement respectivement à droite et à gauche (...) des angles du compartiment de combat. Les chars de réserve (...) portent les seuls numéros de bataillon ou de régiment. Les rectangles (...) sont situés sur la tourelle au milieu de la plaque postérieure et latéralement à 120° du marquage postérieur.* »



10 mai 1940

ROMMEL ouvre le bal à l'Ouest !

Par Hugues Wenkin

La chevauchée fantastique de la *7. Panzer-Division* commandée par Erwin Rommel en mai 1940 est entrée dans les annales de l'histoire militaire comme étant un chef d'œuvre de maîtrise tactique. Les carnets du futur « Renard du désert » laissent croire que, jusqu'à la contre-attaque britannique dans le secteur d'Arras, l'opération fut une balade militaire. S'il est vrai que les chars allemands vont parfois réaliser des étapes de 70 kilomètres sans être inquiétés, le premier jour de l'offensive sera plutôt difficile. Il contraste singulièrement avec la suite du parcours de l'unité, dont la rapidité de la progression lui vaudra le surnom de « division fantôme ».

Erwin Rommel était un grand capitaine mais aussi un historien dans l'âme doué d'une plume agile. Après le conflit, son but était de pouvoir tirer des enseignements de son expérience et rédiger plusieurs ouvrages, un peu comme il l'avait fait après le premier conflit mondial avec son livre « l'Infanterie attaque ». Durant l'entre-deux-guerres, lorsqu'il rédige son premier opus, il se rend compte que ses notes sont incomplètes. Pour éviter de retomber dans le même travers, tout au long de ses campagnes en Europe puis en Afrique du Nord, il a emmagasiné une somme colossale de documentation et de renseignements. Il emporte son appareil Leica dans son char et prend des photos à chaque fois qu'il lui est possible d'en faire. Il conserve les comptes rendus des opérations, les cartes qu'il utilise pendant les batailles, etc. Et, à ses moments perdus, il rédige le brouillon de ses carnets.

DES MÉMOIRES INCOMPLÈTES

Après l'attentat de juillet 1944 contre Hitler, Rommel est accusé de haute trahison et « suicidé » par la *Gestapo*. Sa famille sait que ses archives constituent un véritable trésor et qu'il faut les préserver à tout prix. Son fils, Manfred, et son épouse font tout ce qui est en leur pouvoir pour les cacher. Dans le chaos qui règne au moment de la chute du *III. Reich*, ce n'est pas chose aisée et les données qui nous sont parvenues sont incomplètes. Elles ont été collationnées par *Sir* Basil Liddell-Hart dans un ouvrage intitulé « La guerre sans haine » publié après-guerre. Les trois premiers jours de mai 1940 y sont laconiquement évoqués par Rommel : « *Dans le secteur assigné à ma division, l'ennemi avait depuis des mois préparé des obstacles de toutes sortes. Toutes les routes et les chemins forestiers avaient été coupés par des barricades fixes et des mines avaient creusé de profonds cratères dans les routes principales. Cependant, la plupart des barricades étaient laissées sans défense par les troupes belges ; c'est ainsi que rares furent les endroits où ma division dut subir des coups d'arrêt prolongés. Nous pûmes éviter beaucoup de ces barricades en passant à côté ou en prenant des routes latérales.* » À la lecture de ce témoignage, jusqu'au matin du 13 mai 1940 où elle passe la Meuse en force à proximité de Dinant, on a l'impression que la *7. Panzer Division* de Rommel fait une balade bucolique dans les vallées des Ardennes belges à la recherche d'un ennemi à se mettre sous la dent. Pourtant, cette unité n'atteint pas les objectifs qui lui sont assignés le premier jour de l'offensive, à savoir : franchir la rivière Ourthe.

Dans son livre sur la *Blitzkrieg*, Karl Heinz Fisher nous met en garde contre le caractère quelque peu parangon du futur « Renard du Désert » qui ne photographie que ses victoires mais jamais ses retraites. Aussi, un esprit curieux est en droit de se poser la question : mais que s'est-il donc réellement passé au cours des deux premiers jours de la campagne ? Liddell-Hart s'est seulement attaché à présenter les carnets du *Generalfeldmarschall* en les replaçant en perspective dans le cadre des campagnes étudiées. Un autre historien, le commandant Georges Hautecler, de l'Armée belge, a quant à lui eu la volonté de fouiller les archives conservées par Manfred Rommel, et son analyse nous donne une vision beaucoup plus mitigée de la réalité : dans les faits, la *7. Panzer-Division* eut beaucoup plus de fil à retordre qu'il n'y paraît pour franchir le massif ardennais.

LE TEMPS DES INCOMPRÉHENSIONS

Du fait de sa superficie réduite, en cas d'agression par des troupes motorisées, la Belgique ne peut guère jouer sur la profondeur stratégique. À l'inverse par exemple de l'Union Soviétique, elle n'a que peu d'espace à échanger contre le temps nécessaire à la mise en place de son dispositif. En outre, peu désireuse de participer au conflit larvé puis ouvert qui oppose ses puissants voisins, elle ne peut en aucune manière se montrer favorable à l'un des deux camps ; il est alors hors de question pour elle de fortifier sa frontière avec l'Allemagne ou bien la France. Bruxelles décide donc de mettre en place une stratégie qui sacrifierait la partie du pays située à l'Est de la Meuse, région peu peuplée et essentiellement couverte de pâturages et de denses forêts.

◀ Erwin Rommel et l'*Oberstleutnant im Generalstab* von Bernuth, *la* de la *7. Panzer-Division*, assistent à un exercice au matin du 9 mai 1940 quand l'unité est mise en état d'alerte. Cette manœuvre à laquelle participe le *Panzer-Regiment* de la *7. Panzer-Division* provoquera d'ailleurs un léger contretemps au début de l'offensive à l'Ouest. Bundesarchiv-Militärarchiv

▼ Les armes collectives d'infanterie des Chasseurs ardennais ne sont en fait que de vieilles MG 08/15 allemandes récupérées lors de l'Armistice de novembre 1918. Lourdes et encombrantes, elles nécessitent un camion-caisson de mitrailleuse pour être transportées. Musée des Chasseurs ardennais Marche-en-Famenne

▶ Les Chasseurs ardennais sont sans aucun doute des soldats d'élite. Unité la mieux équipée de l'Armée belge, la majorité de son contingent est recrutée parmi les rudes enfants du pays d'Ardenne. Ils connaissent donc parfaitement le terrain et défendront avec pugnacité les fermes de leurs parents. Musée des Chasseurs ardennais Marche-en-Famenne

▶ Cette moto Gillet de fabrication locale est utilisée au sein de l'Armée belge pour des missions de liaison. Pour la reconnaissance, les side-cars FN de 1000cc sont plus appropriés. Musée des Chasseurs ardennais Marche-en-Famenne

Cette zone correspond au massif ardennais et à la région liégeoise. Coupée de nombreuses vallées encaissées, traversée par de rares routes, la province du Luxembourg belge se prête naturellement à la défensive. Seule la zone de Liège, comportant des industries lourdes, est protégée par une double ceinture de forts enterrés derrière le canal Albert ; ouvrage du génie civil auquel l'on a d'ailleurs donné un profil militaire puisque sa rive néerlandaise est plus basse que la rive belge, ce qui offre aux défenseurs une profondeur de champ pour régler leurs tirs.

Pour gagner le temps nécessaire à la mobilisation et à la montée en ligne des unités, un corps d'élite est constitué. Sa mission est de défendre les Ardennes avant de se replier dès que les positions sur la Meuse et le canal Albert seront occupées. Le contingent est massivement recruté sur place, parmi les enfants du pays. Pour pouvoir se replier rapidement, la Division de Chasseurs Ardennais, forte de trois régiments, est motorisée. Avec une portion de la 1e Division de Cavalerie, elle constitue le groupement K (pour Keyaerts, du nom du général qui le commande). Les sept bataillons de la Division sont déployés sur un front de 85 kilomètres, entre Habay-la-Neuve, au Sud, occupée par le 1er Régiment, et Trois-ponts, au Nord, position du 3e. Le secteur central est quant à lui aux mains du 2e Régiment. Il n'y a pas d'appuis car l'artillerie a été affectée au Nord, derrière le canal Albert, pour étayer la 7e Division d'Infanterie. Le reste du groupement K, constitué par la cavalerie, occupe une position de recueil sur l'Ourthe. Autant dire que le dispositif des chasseurs est étiré et qu'il n'est en réalité qu'un chapelet de points d'appui. Les soldats qui les occupent sont chargés de procéder à des destructions retardatrices et de se replier d'Est en Ouest sur la Meuse, entre Huy et Engis. L'Armée belge compte utiliser à plein rendement ses unités d'élite, pratiquement les seules à être entièrement motorisées, pour participer à la défense des zones prioritaires de son territoire. Aussi, les ordres sont-ils clairs : les unités doivent rechercher les engagements par feux éloignés afin de réduire leur taux d'attrition.

En avant, sur la frontière, une série de postes de guet est chargée de donner l'alarme et de rejoindre le gros des troupes. Entre les deux, il y a ce qu'on appelle une zone étanche. Il s'agit d'un obstacle de 45 kilomètres de long et de 200 mètres de large, courant le long de la frontière avec l'Allemagne, formé d'arbres prêts à être abattus et de fourreaux de mines n'attendant que la mise à feu. Albert Morsomme nous décrit le dispositif: « *d'importants réseaux de destruction sont préparés, des puits de mines sont forés aux carrefours importants, dans les piles des ponts, dans la maçonnerie des tunnels, sur les routes escarpées. Un plan d'obstruction est dressé, les arbres sont marqués pour être abattus en cas d'alerte. Ils serviront à retarder la progression de l'ennemi. Les bois sont dénombrés et les troncs repérés. Le moment venu, on les emploiera à la construction de chicanes. Aux endroits découverts où les vallées s'élargissent, un réseau de mines sera dissimulé sous le gazon.* »

Cette zone n'est volontairement pas défendue ; elle ne sert qu'à gagner du temps pour permettre aux chasseurs de procéder aux destructions prévues et à se replier.

On l'aura compris, la Belgique ne veut absolument pas être entraînée dans la guerre malgré elle. La stratégie défensive est gardée secrète tant pour l'Allemagne que pour la France. Il faut attendre qu'un avion, avec à son bord des plans d'invasion hitlériens, s'écrase sur le territoire belge pour que le doute ne soit plus permis. Si bien que, le 14 mars 1940, le plan prévoyant l'abandon des Ardennes et des destructions est transmis au général Gamelin qui le désapprouve. La ligne Maginot peut être prise à revers si cette partie du territoire belge n'est pas défendue. C'est pourquoi l'état-major général français demande à son homologue bruxellois de temporairement prolonger la défense du massif boisé. Vincennes essuie un refus car il n'y a pas de réserves disponibles pour appuyer la Division de Chasseurs Ardennais qui, toute seule, est incapable de tenir 85 kilomètres

de front plusieurs jours durant. Aussi Gamelin décide-t-il en avril qu'en cas d'invasion, des troupes légères dépendant des IIe et IXe Armées françaises occuperont une transversale à 15 kilomètres en retrait de la première position du groupement K. Pas moins de quatre Divisions Légères de Cavalerie, en plus d'une brigade indépendante de Cavalerie, de la 3e Brigade de Spahis et de six groupes de reconnaissance, sont chargés d'occuper cette ligne d'arrêt en venant du Sud. L'ensemble doit tenir cinq jours afin de permettre à la IXe Armée de serrer son dispositif derrière la Meuse. Le nouveau projet n'est communiqué à l'état-major belge que le 6 mai, soit seulement quatre jours avant l'attaque allemande. Afin de faciliter la manœuvre, Bruxelles accepte de retarder le repli de ses troupes. Malheureusement, cette décision arrive trop tard pour être communiquée aux unités qui peaufinent leur dispositif et le plan de retrait minuté depuis des mois.

C'est ainsi que les forces franco-belges dotées d'ordres de mission complètement différents et d'itinéraires perpendiculaires vont se heurter sur les petites routes de campagne ardennaises. Il s'ensuivra une immense désorganisation. Les Chasseurs Ardennais, chargés de faire sauter les ponts, en seront empêchés par l'ire de cavaliers français voulant à tout prix remplir leur mission. Ce problème de coordination se situera pile au droit de la poussée blindée allemande qui, de ce fait, verra sa tâche grandement facilitée !

▲ Exercice de franchissement sur un pont du Génie mettant en scène des chars de la 7. *Panzer-Division*, dont ce *Panzer IV Ausf. E* du *Panzer-Regiment 25* ; nous sommes au sortir de l'hiver 1939-40 et la division de Rommel, ex-*leichte Division*, vient à peine d'être transformée en division cuirassée. Au matin du 10 mai 1940, les unités de pontonniers intégrées à la 7. *Panzer-Division* vont, par leur initiative malheureuse, créer un certain retard : de par leur décision de construire une passerelle lourde sur un ruisseau facilement guéable, elles bloqueront la progression des éléments de pointe allemands.
Archives Caraktère
Coll. Kadari

UN DÉMARRAGE POUSSIF

Pendant l'entre-deux-guerres, Rommel est avant tout un brillant officier d'Infanterie. Il ne connaît pas grand-chose au sujet des manœuvres des unités de chars. Son expérience, acquise pendant la Der des Ders, lui est par contre très utile. Il a eu l'occasion de comprendre et d'expérimenter l'effet de choc au moment de l'attaque. Il sait que la percée s'obtient en utilisant au maximum l'effet de surprise et une puissance de feu concentrée sur un point très précis du front. Meneur d'hommes hors-pair, il préfère être sur le terrain que derrière un bureau. Il est vrai que son grand talent est de discerner les faiblesses dans le dispositif ennemi et d'y pousser ses troupes afin d'obtenir la victoire. La condition *sine qua non* pour pouvoir faire cela est d'être au cœur du combat pour « sentir » la bataille et « flairer » la faille de l'adversaire. Tout est affaire de nez… Et, au cours de sa carrière, c'est ce qu'il s'efforcera toujours de faire, parfois en prenant des risques inconsidérés.

◀ Ce *Panzer 38(t)* de la 7. *Panzer-Division*, participant lui aussi à un exercice de franchissement de coupure humide, transporte des bidons d'essence sur sa plage arrière. Cette invention allemande, aujourd'hui connue sous le nom de « jerrycan » (« bidon boche » en argot américain), permettait de sensiblement accélérer le rythme des opérations de ravitaillement en carburant.
Archives Caraktère
Coll. Kadari

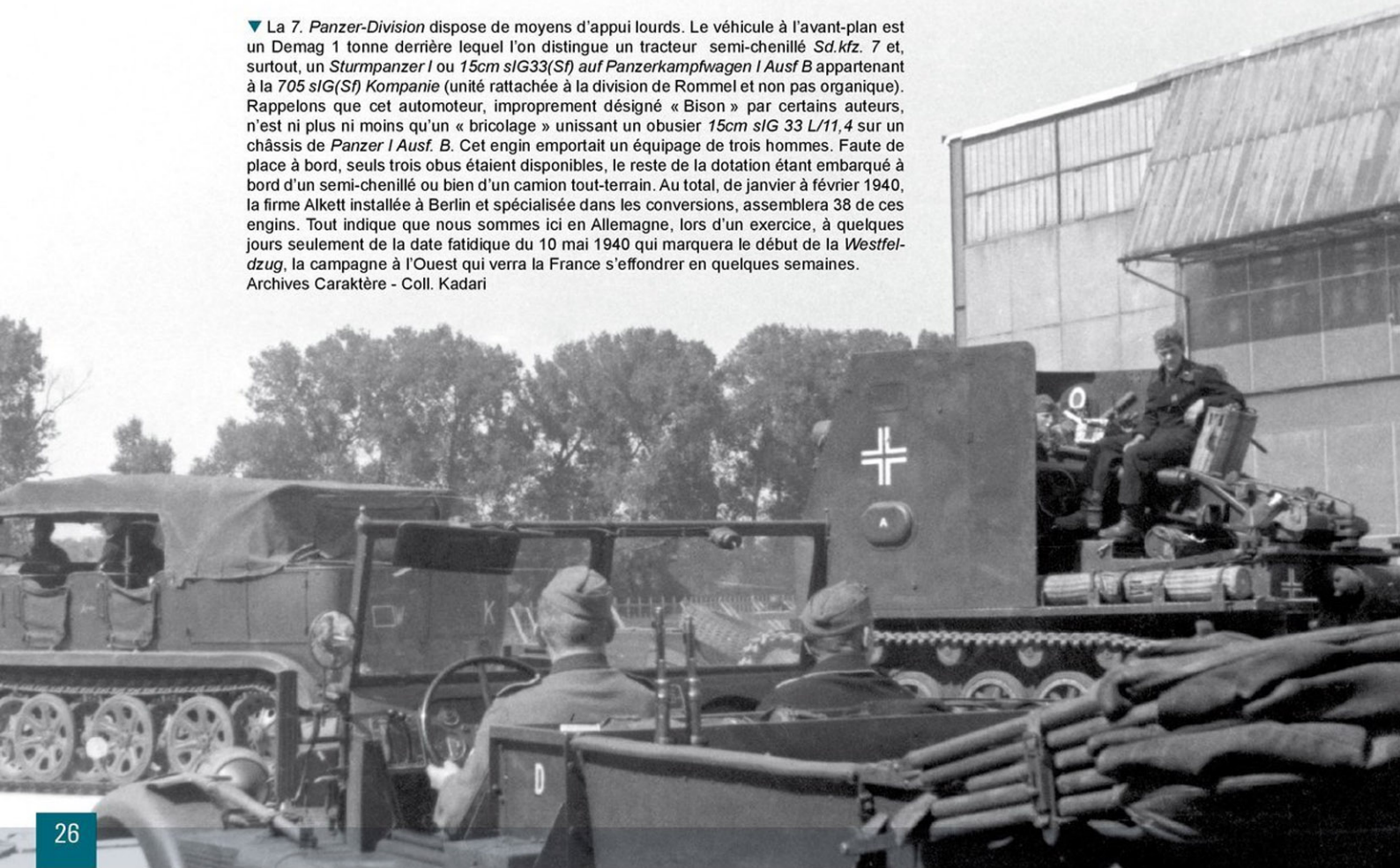
▲ Le « Renard du désert » est rapidement hissé au rang d'icône par la propagande du régime national-socialiste. Persuadé que la guerre est perdue au moment de la bataille de Normandie, il est plus ou moins impliqué dans l'attentat contre le *Führer* de juillet 1944. Cette participation passive lui vaudra un suicide forcé manigancé par la *Gestapo*. Bundesarchiv-Militärarchiv

À Bad-Godesberg, le 15 février 1940, lorsque, fraîchement convaincu par le potentiel des *Schnelle Truppen*, il obtient le commandement de la *7. Panzer-Division*, il doit encore tout apprendre. Son unité est constituée à partir de l'ossature la *2. Leichte Division*. Récemment promu *Generalmajor*, le nouveau *Kommandeur* de l'unité doit se familiariser avec elle. Il lui reste moins de trois mois avant de passer à l'action. Début mai 1940, tout est fin prêt, la division est en attente dans la vallée du Rhin. Son itinéraire vers la frontière belge, reconnu à l'avance et balisé, est baptisé DG7. Au moment où elle entrera en guerre, l'unité pénétrera en Belgique par la vallée de l'Ourthe. Son point de rassemblement a été fixé à Winterspelt. Constituée de plusieurs milliers de véhicule, une *Panzer-Division* ne se manœuvre pas facilement. Il faut la segmenter en plusieurs rames pour la mettre en mouvement. Elle est donc découpée en cinq *Kampfgruppen* qui reçoivent des zones de rassemblement propres.

L'avant-garde est placée sous le commandement du *Major* Steinkeller ; elle comprend entre autre le *Kradschützen-Bataillon 7* (motocyclistes), la *2. Kompanie* du *Panzer-Regiment 2* (chars), le *2. Schwadron* de l'*Aufklärungs-Abteilung 37* (Mot.) (automitrailleuses de reconnaissance) et la *6. Batterie* de l'*Artillerie-Regiment (Mot.) 78*. Suivent ensuite quatre *Marschgruppen* désignées par le nom de leur commandant. Le groupement de l'*Oberst* Fürst sera chargé d'obtenir la percée. Il comporte la *7. Schützen-Brigade* (fusiliers), la *I. Abteilung* du *Panzer-Regiment 25*, le *58. Pionier-Bataillon*, dont un *Zug* de la *3. Kompanie* et les pontonniers sont dans l'avant-garde. La *Marschgruppe* de l'*Oberst* Rothenburg comprend la majeure partie du *Panzer-Regiment 25* complétée par la *Flak-Abteilung 86*. Cette *Kampfgruppe* reposant sur deux *Panzer-Abteilungen* devra exploiter la percée réalisée par les fusiliers de Fürst. Elle est appuyée par la *Marschgruppe* de l'*Oberst* Georg von Bismarck essentiellement constituée de troupes d'infanterie issues du *Schützen-Regiment 7* et des artilleurs de la *3. Batterie* de la *Flak-Abteilung 59* ; des pontonniers apporteront leur concours à ces opérations. Enfin, la *Marschgruppe* du *Hauptmann* Pehnt ferme la marche avec la queue logistique. À l'échelle divisionnaire, tous ces groupements doivent être habitués à travailler ensemble. Or la division est encore « jeune ». On le verra, ce manque d'expérience coûtera un temps précieux à Rommel qui, pendant les deux premières journées de l'attaque, devra coordonner toutes les opérations, si bien que, à la fin du 10 mai, il sera aphone à force de donner des ordres pour houspiller ses officiers quand ils manqueront d'alacrité. Le stratège allemand sait pertinemment que, pour profiter de l'effet de choc, il faut foncer sans perdre de temps. Mais le rodage va être difficile.

Au matin du 9 mai, Rommel assiste à un exercice de son *Panzer-Regiment*. Tôt dans l'après-midi, il reçoit le mot de code « Suzanne » qui déclenche l'état de pré-alerte. Ceci signifie que les unités doivent se mettre en ordre de marche et se présenter sur les points de départ prévus à la frontière. Erwin Rommel et son état-major arrivent sur zone à 18h00. À précisément 22h30, le mot de code déclenchant l'offensive à l'Ouest arrive : « Danzig ». Et les problèmes commencent aussitôt, les chars ayant participé à l'entraînement du matin prenant du retard pour rejoindre leurs zones de rassemblement. Pour ne rien arranger, des troupes hippomobiles du *II. Armee-Korps* empruntent les mêmes axes que les *Panzer*, ce qui ne manque pas de créer un embouteillage monstre. Ce n'est finalement que sur les coups de 4h35 que la frontière germano-belge est franchie, à Hemmeres.

▼ La *7. Panzer-Division* dispose de moyens d'appui lourds. Le véhicule à l'avant-plan est un Demag 1 tonne derrière lequel l'on distingue un tracteur semi-chenillé *Sd.kfz. 7* et, surtout, un *Sturmpanzer I* ou *15cm sIG33(Sf) auf Panzerkampfwagen I Ausf B* appartenant à la *705 sIG(Sf) Kompanie* (unité rattachée à la division de Rommel et non pas organique). Rappelons que cet automoteur, improprement désigné « Bison » par certains auteurs, n'est ni plus ni moins qu'un « bricolage » unissant un obusier *15cm sIG 33 L/11,4* sur un châssis de *Panzer I Ausf. B*. Cet engin emportait un équipage de trois hommes. Faute de place à bord, seuls trois obus étaient disponibles, le reste de la dotation étant embarqué à bord d'un semi-chenillé ou bien d'un camion tout-terrain. Au total, de janvier à février 1940, la firme Alkett installée à Berlin et spécialisée dans les conversions, assemblera 38 de ces engins. Tout indique que nous sommes ici en Allemagne, lors d'un exercice, à quelques jours seulement de la date fatidique du 10 mai 1940 qui marquera le début de la *Westfeldzug*, la campagne à l'Ouest qui verra la France s'effondrer en quelques semaines.
Archives Caraktère - Coll. Kadari



◀ Superbe vue d'un *15cm sIG33(Sf) auf Panzerkampfwagen I Ausf B* de la *705 sIG(Sf) Kompanie* prise sur un terrain de manœuvre en Allemagne. Sous cet angle, il est aisé de se rendre compte que la pièce d'artillerie est tout simplement « posée », avec ses roues, sur le châssis du *Panzer I*. L'automoteur est accompagné d'un *Panzer II* de la *7. Panzer-Division* arborant des numéros tactiques peints en rouge avec liséré blanc, disposition classique et typique de la division de Rommel en 1940.
Archives Caraktère
Coll. Kadari

Il y a là un pont de chemin de fer qui est capturé intact car les Belges ne l'ont pas inclus dans leur plan défensif. Par la suite surgissent les zones étanches avec leur cortège de mines et d'abatis. Les éléments avancés ralentissent et se massent sur les itinéraires. Des chemins de terre doivent être empruntés pour contourner les destructions, ce qui génère de nouveaux retards. Il faut attendre 10h00 pour que la première zone de destructions soit entièrement franchie. Les premiers villages belges traversés sont germanophones et étaient allemands jusqu'en 1918. Aussi les troupes de Rommel y sont-elles accueillies en libératrices, sous les vivats des villageois et de tonitruants *Heil Hitler !* Arrivé en zone wallonne, après Gouvy, le changement est radical et ce n'est plus qu'un vide glacial annonciateur des premiers déboires…

Rommel est sur la brèche, presqu'en première ligne, poussant vers l'avant ses unités hésitantes. Empruntant un appareil de liaison pour retourner à son quartier-général de campagne, il constate avec dépit que le *Schützen-Regiment 7* n'est pas encore en place dans la colonne. Il est alors 10h30 et cela fait six heures que l'invasion de la Belgique a commencé. Pour couronner le tout, le *Pionier-Bataillon 12* a pris l'initiative malheureuse de construire un pont de 16 tonnes… pour faciliter la traversée d'un ruisseau guéable qui n'a que 40 centimètres de profondeur ! Cette décision inutile retarde encore un peu plus la progression. Le *Kommandeur* de la *7. Panzer-Division* embarque alors à bord de son char de commandement et remonte péniblement le flot de ses soldats pour arriver en première ligne à 13h45, près de Cherain. À ce moment précis, la *7. Panzer-Division* s'étire sur près de 150 kilomètres et demeure plus que vulnérable aux attaques aériennes. C'est alors que les éléments de tête arrivent à Mont-le-Ban, petite bourgade tenue par un peloton motocycliste du 3e Régiment de Chasseurs Ardennais. Les Belges reçoivent l'ordre de résister sur place.

Confronté à cette première opposition, Rommel ordonne d'appliquer la tactique éprouvée par des mois d'entraînement : fixer l'ennemi par les feux conjoints de trois *Panzer*, pendant que le gros des troupes manœuvre pour contourner le point de résistance. Un thalweg est trouvé au Nord et, bientôt, deux pelotons de fusiliers allemands débouchent sur les arrières de l'adversaire. Trois chars légers T15 disséminés à deux autres carrefours n'interviennent pas. Pour éviter d'être faits prisonniers, les Belges décrochent au prix d'un tué et d'un blessé léger. Ils parviennent à rejoindre la position de recueil en profitant du répit accordé par une nouvelle zone d'abatis. Ces vingt hommes n'avaient aucune chance de tenir face à l'avant-garde de la division conduite par le futur « Renard du désert » en personne.

◀ Ce T13 Type 1 illustre parfaitement la politique belge de non-agression. L'excellent canon de 47mm qui les équipe ne peut tirer… que vers l'arrière ! Un « détail » qui voue cet automoteur à des opérations uniquement défensives.
MRA Bruxelles

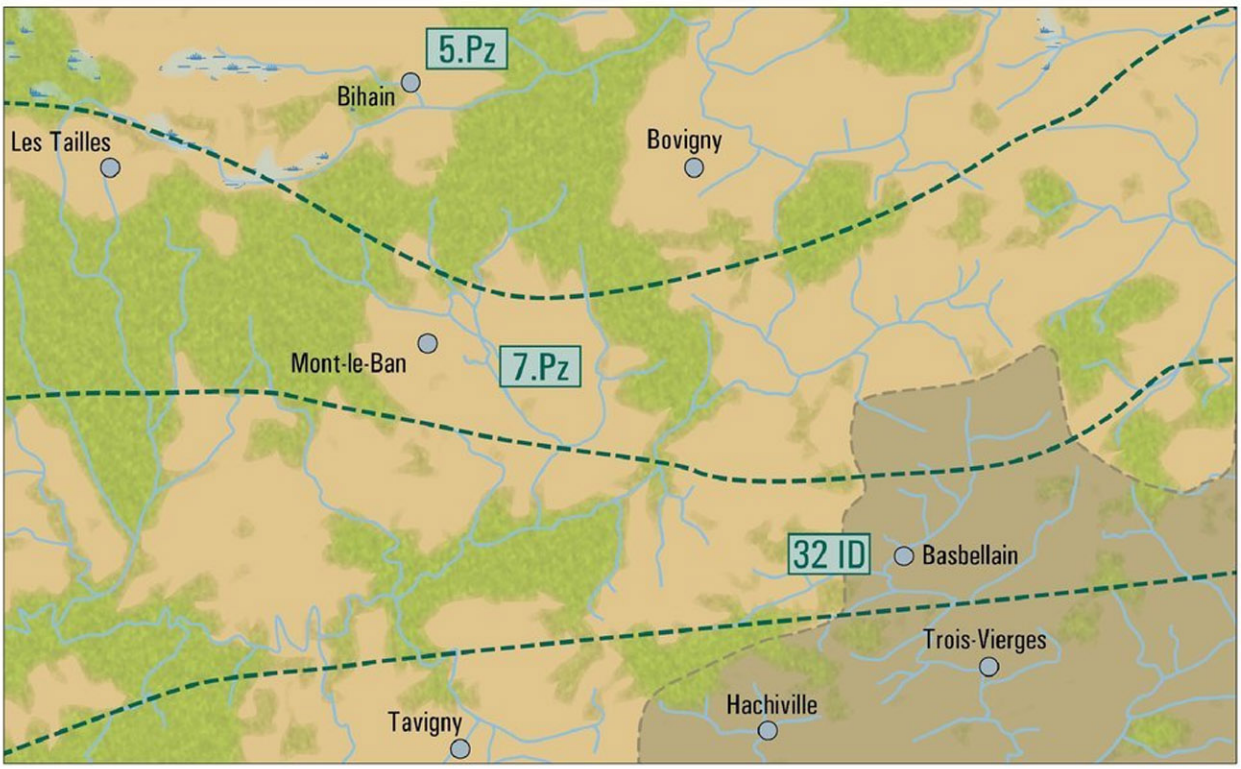
LES « LOUPS VERTS » DE CHABREHEZ

▶ Les unités de *Panzer* progressent difficilement dans les Ardennes belges. Les zones étanches, véritables champs d'abattis, ainsi que le réseau routier tortueux et étroit gênent considérablement les déplacements des unités motorisées. Volontairement non-défendus par les Belges, ces obstacles n'occasionneront toutefois que des pertes de temps aux envahisseurs. MRA Bruxelles

Vers 18h00, après avoir encore perdu un peu de temps à cause des destructions, les éléments de tête de la *7. Panzer-Division* parviennent à Chabrehez. Le hameau est tenu par deux pelotons de la 3e Compagnie du 3e Régiment de Chasseurs Ardennais. Les hommes qui composent cette unité sont en majorité des appelés de la classe 1937 et c'est évidemment pour eux le baptême du feu. Depuis leur mobilisation, ils n'ont à leur actif que deux exercices de tir à 100 mètres. Ils ont pour eux l'avantage de tenir une position propice à la défensive. Le vallon dans lequel est serré leur dispositif est traversé par un petit ruisseau qui a creusé son lit d'une façon particulièrement escarpée, le dénivelé est de l'ordre de 20%. Il n'est traversé que par un seul ponton et ses rives sont constituées de marécages. Un fossé antichar a été creusé tandis qu'un abri bétonné complète l'ensemble. Ce petit bunker dispose d'un excellent champ de tir qui prend en enfilade toute la route qui descend la vallée. Le ponceau est défendu par un peloton de fusiliers commandé par le lieutenant Catin. Plus au Sud, le peloton Cremer s'est installé le long d'un chemin de campagne, sur environ 300 mètres de longueur. Les deux môles prennent sous leurs feux la route que doivent emprunter les soldats de Rommel. Chaque position est forte d'une vingtaine d'hommes disposant de trois lance-grenades DBT et de trois fusils-mitrailleurs. Entre les deux, légèrement en retrait, les deux mitrailleuses de la section du lieutenant Gourmet les appuient. Ces deux armes automatiques jouissent d'une profondeur de champ d'un kilomètre et couvrent la seule voie d'accès au bourg. Le poste de commandement de la compagnie est à l'arrière ; les vélos des soldats y sont d'ailleurs rassemblés.

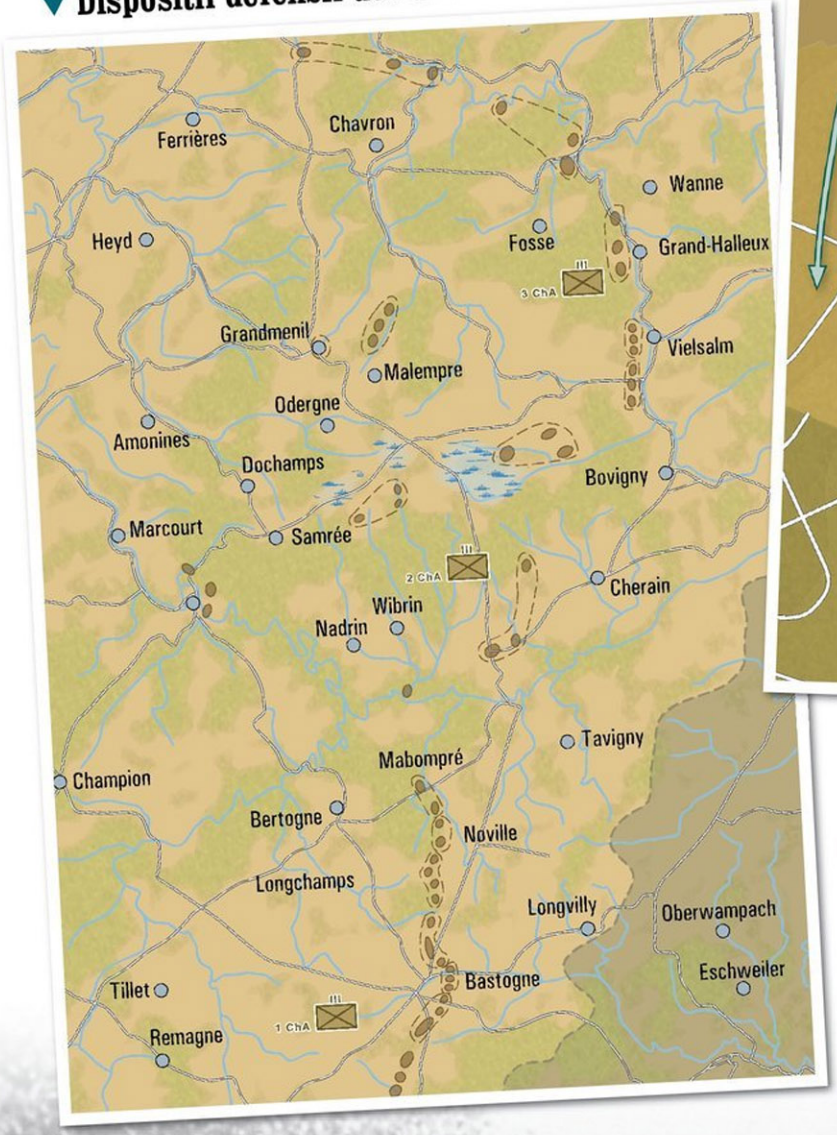
Gourmet ouvre le feu sur la première compagnie du *Kradschützen-Bataillon 7* qui se déploie et riposte immédiatement. Les balles sifflent dans la vallée et blessent à deux reprises le lieutenant Catin. Un *Panzer I* arpente la route sinueuse qui descend vers sa position. Les Belges paniquent et refluent. Bien que grièvement blessé à la cuisse, l'officier les menace de son arme de poing : « *Un pas de plus et je tire !* » À ce moment-là, les Allemands allongent leurs tirs et les balles pleuvent plus loin sur le versant. Catin poursuit : « *Rentrez dans vos trous de combat* ! » Les Chasseurs s'y terrent. « *Sortez vos têtes, prenez vos armes et tirez !* » Cet ordre, donné avec fermeté, suffit à ramener le calme parmi les défenseurs : ils tiendront.

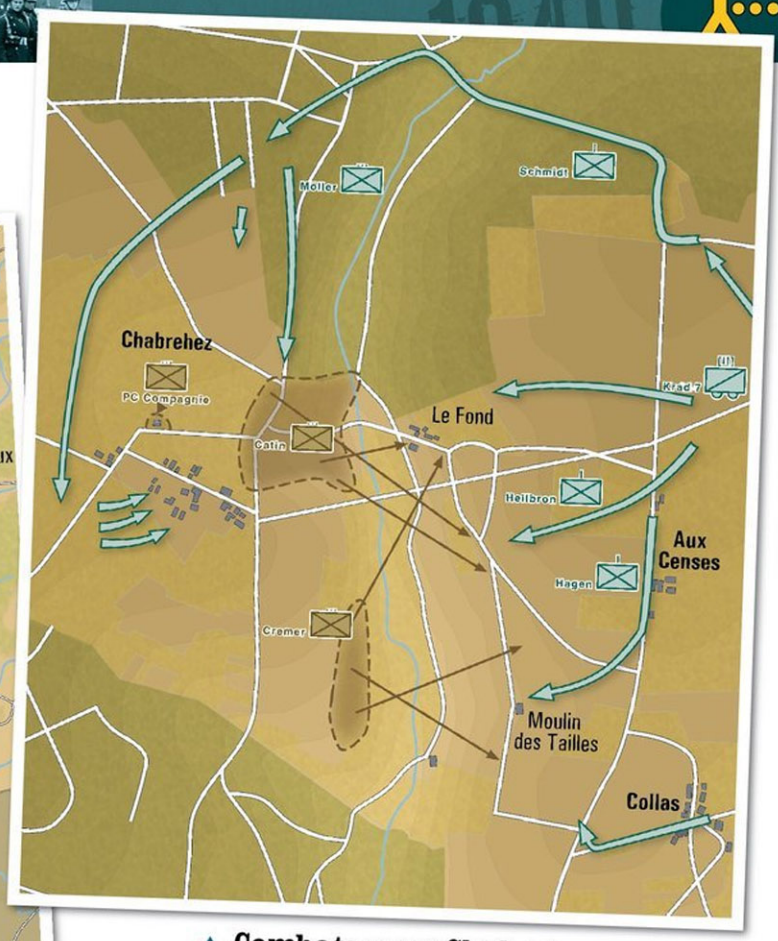
Le lieutenant Lejeune, commandant de la compagnie, déplace son poste de commandement à 1 400 mètres en arrière du village. De là, la forêt lui bouche la vue. Faute de jouir d'un bon point d'observation, il sera incapable de coordonner l'action de ses subordonnés. Le major Van Espen, chef du 1er Bataillon dont dépend la 3e Compagnie, est informé de ce qui se passe à Chabrehez.



▲ **Dispositif allemand dans le secteur des Ardennes belges**

▼ Dispositif défensif des Chasseurs ardennais

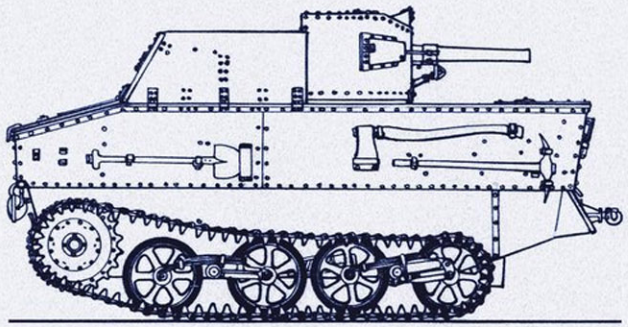




▲ Combats pour Chabrehez

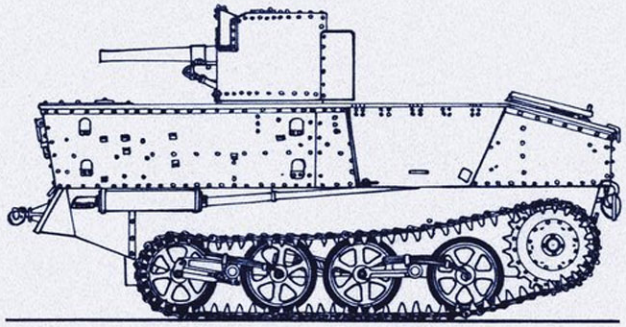
▼ Si le *Panzer 38(t)* n'a réellement rien d'impressionnant, même avec une telle mise en scène, il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'une machine homogène et fiable. Après avoir rendu de réels services en tant que char de combat lors des premières années de la guerre, il continuera à combattre au front, après avoir été « recyclé » en une vaste gamme d'engins spécialisés : chasseur de chars, automoteur d'artillerie… Ici, les numéros tactiques peints en rouge avec liséré blanc indiquent clairement que nous sommes avec un blindé de la *7. Panzer-Division* d'Erwin Rommel.
Archives Caraktère - Coll. Kadari

PLANS AU 1/48

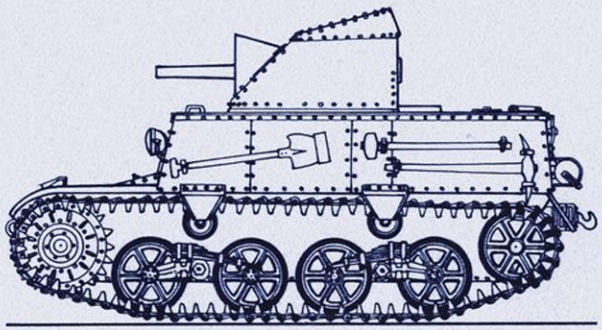


T-13 TYPE II

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2008

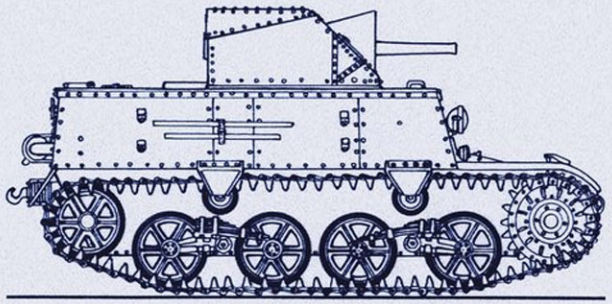


PLANS AU 1/48

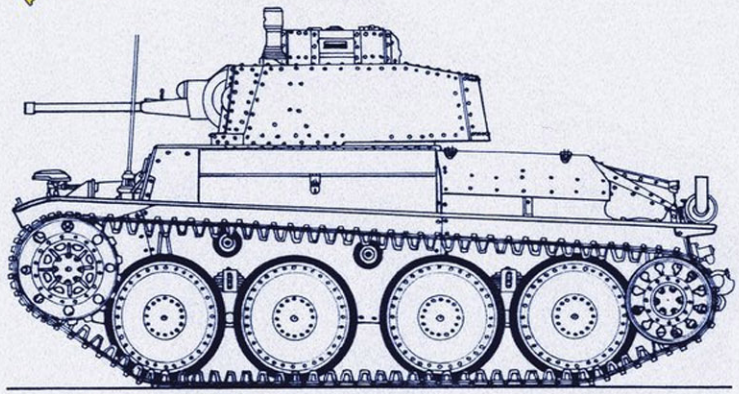


T-13 TYPE III

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2008

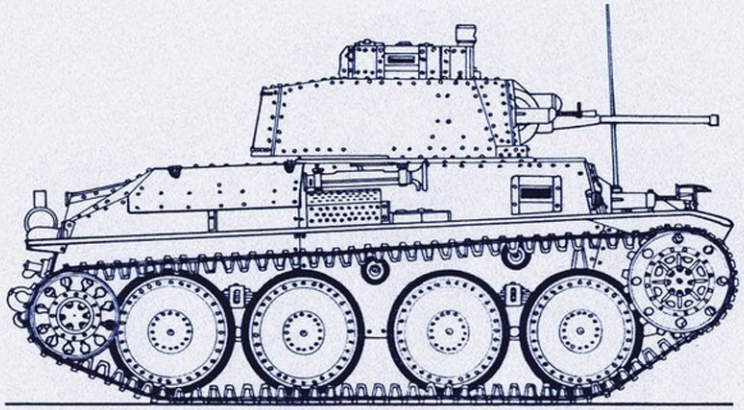


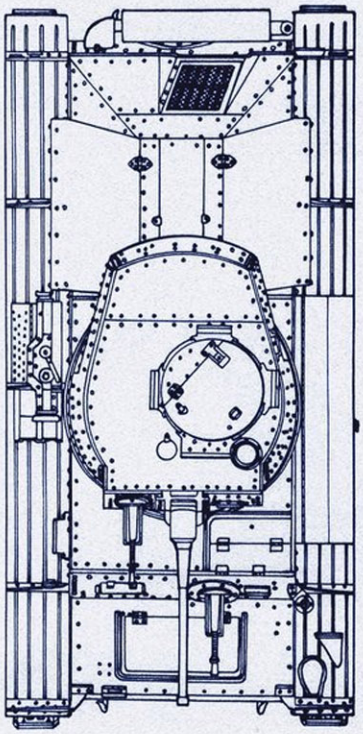
PLANS AU 1/48

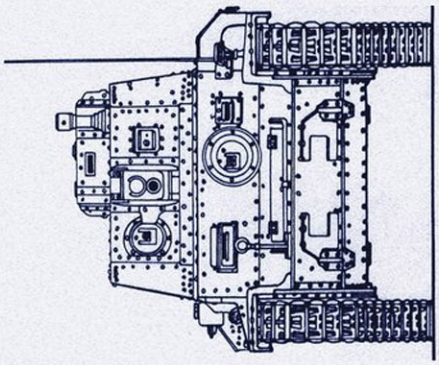


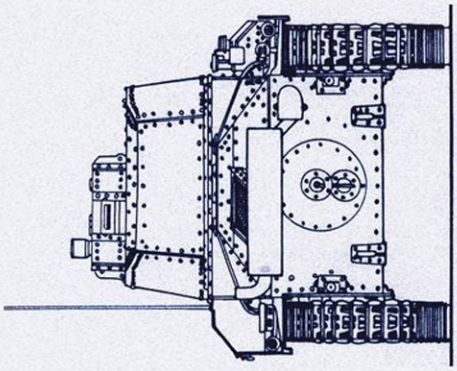
PANZER 38(T) AUSF.D

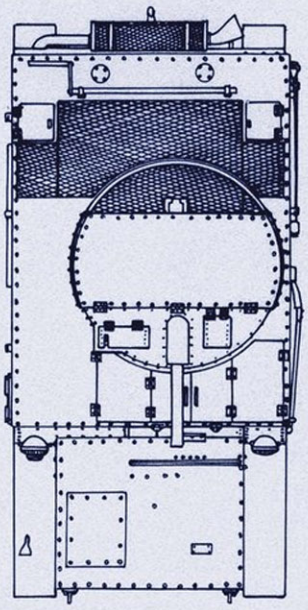
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2008

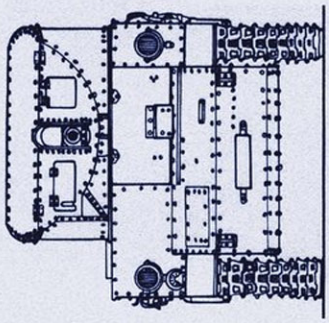


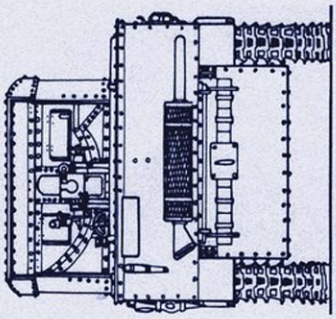


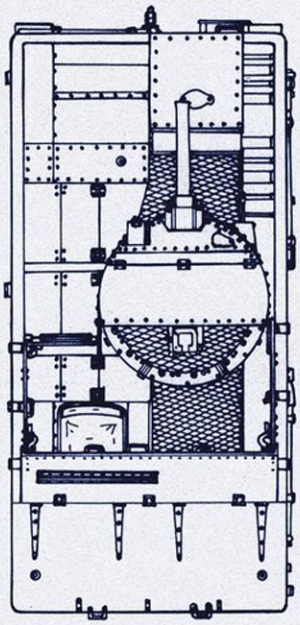


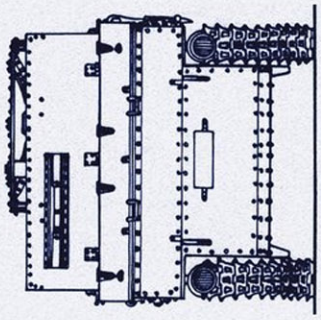


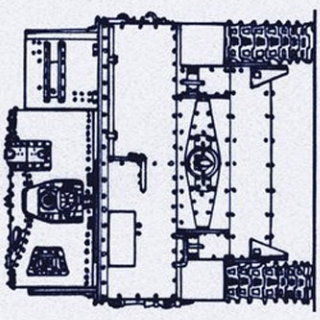












Sachant qu'aucune arme antichar n'est présente dans le hameau, il décide d'y envoyer quatre automoteurs de 47mm de type T13 et deux chars légers T15. Malheureusement, la route d'accès est coupée par des destructions et seul un T13 du 2e Régiment de Lanciers, en position à Manhay, a la possibilité de s'y rendre. Pendant ce temps, une tentative ennemie de prendre la position belge par le Sud échoue devant le tir précis des lance-grenades de Cremer qui, au passage, endommagent un char. Les Allemands sont gênés dans leur déploiement par le tir de la section de mitrailleuses du lieutenant Gourmet. Les Belges, fidèles à la devise du corps des Chasseurs Ardennais, « résistent et mordent ! » La résistance est si forte que le *Major* Steinkeller, « patron » de l'avant-garde de la *7. Panzer-Division*, décide d'attendre le lendemain pour poursuivre son attaque afin de disposer de renforts. Rommel est sur place et, pour lui, il n'est guère question d'attendre plus longtemps. Selon lui, les Belges disposent tout au plus de l'effectif de deux compagnies. Tergiverser risque de permettre aux défenseurs de recevoir des renforts et de raidir leur position. Au contraire, il convient de forcer le passage dès à présent. Le *Generalmajor* fait accélérer l'arrivée du reste des motocyclistes, y compris la compagnie d'armes lourdes du bataillon. Son objectif du premier jour est d'atteindre l'Ourthe et il en est encore loin…

▼ Durant la Première Guerre mondiale, Rommel est un officier d'infanterie spécialisé dans les opérations de choc. Il ne prend son premier commandement divisionnaire qu'en février 1940. Il ne lui reste alors que trois mois pour maîtriser les tactiques blindées… Apprentissage qu'il conduira à bien en un temps record ! On voit ici le stratège allemand en compagnie de ses chefs d'unités blindées. On reconnait, entre autre, l'*Oberst* Karl Rothenburg (qui obtiendra la *Ritterkreuz* en plus de sa Croix pour le Mérite datant de la Der des Ders, le 3 juin 1940) ; l'homme est alors *Kommandeur* du *Panzer-Regiment 25*. Bundesarchiv-Militärarchiv

LES CHEMINS DE TRAVERSE

Pour « emporter le morceau », la méthode allemande est la même qu'à Mont-le-Ban, c'est-à-dire fixer l'adversaire à l'aide des chars tandis qu'un détachement rapide et bien armé procédera au débordement de la position à conquérir. Comme la première tentative de débordement par le Sud a échoué, c'est maintenant par le Nord que les Allemands tentent leur chance. Les maigres effectifs des Chasseurs Ardennais ne permettent pas de tenir une ligne continue ; aussi est-il relativement facile pour l'ennemi de trouver un petit chemin serpentant sous le couvert des bois à plusieurs centaines de mètres en amont du village. Tandis que la compagnie d'assaut du *Leutnant* Kleinschmidt s'acquitte de cette tâche, Rommel en personne organise le harcèlement des défenseurs. Quatre *Panzer* attaquent de front sans accompagnement d'infanterie. Le fossé antichar les arrête et ils s'embourbent dans la prairie marécageuse. Les armes de bord crachent une pluie de projectiles qui s'avèrent inefficaces car leur débattement est insuffisant. Les Belges ripostent avec hardiesse mais, comme ils sont dépourvus d'armes antichars, ils ne peuvent tout au plus qu'empêcher les tankistes de quitter leurs engins. Catin essaye bien d'utiliser les balles perforantes à sa disposition mais elles sont sans effet contre les aciers ennemis. Les lance-grenades DBT sont alors dirigés vers les chars allemands. Le DBT est une arme très particulière, de fabrication locale. Il tient son nom des initiales de ses inventeurs : Denis-Bertrand et Trois-Fontaine. Il s'agit d'un tube muni d'un bipied imposant une inclinaison correspondant à la portée maximale. La seule façon de tirer à courte portée est d'ouvrir une cannelure qui provoque un échappement des gaz propulseurs sur les côtés. À Chabrehez, même ouverts au maximum, les tubes tirent encore à 40 mètres derrière les chars allemands. C'est un corps-à-corps sans espoir entre les Chasseurs Ardennais et les machines de Rommel. Un seul canon, s'il avait été présent, aurait pu les prendre à partie et les détruire les unes après les autres.

Le harcèlement se poursuit et quatre canons de *3,7cm Pak* sont mis en batterie sur la crête depuis laquelle ils arrosent systématiquement les mitrailleuses belges. Gourmet est ainsi tué sur ses pièces et les munitions s'épuisent. C'est à ce moment que Kleinschmidt et ses *Landser* débouchent sur les flancs belges. Le peloton de tête arrive au fortin bétonné. La porte de l'ouvrage est ouverte afin d'en faciliter l'aération… Cette négligence vaut que la petite position soit rapidement prise. L'ordre de repli arrive enfin vers 19h00 mais les Chasseurs sont au cœur de la tourmente et l'engagement se poursuit jusqu'à 21h00. Seuls quelques hommes du peloton Cremer, au Sud du dispositif, parviennent à s'échapper en profitant du crépuscule. Les pertes belges

◀ Ce *Panzer 38(t)* appartenant à la *7. Panzer-Division* a été fabriqué en Tchécoslovaquie. Véritable manne céleste tombée dans les mains de la *Wehrmacht* après l'affaire des Sudètes et le dépeçage de la nation slave, ces chars d'excellente facture permettront de former l'ossature de plusieurs des nouvelles *Panzer-Divisionen* qui déferleront sur la Belgique et la France en mai 1940. À l'arrière-plan, l'on notera la présence de l'un des *15cm sIG33(Sf) auf Panzerkampfwagen I Ausf B* de la *705 sIG(Sf) Kompanie*. L'allure décontractée de l'équipage du char ainsi que les manchons de protection sur les armes de bord laissent à penser que nous sommes soit avant les événements de mai 1940, soit très en arrière de la ligne de contact. Archives Caraktère Coll. Kadari

sont lourdes : trente prisonniers, dix blessés et sept tués. La progression de la *7. Panzer-Division* ne reprend cependant que le lendemain, à 5h30, et l'Ourthe n'a pas été atteinte. Le retard provoqué par la résistance acharnée des défenseurs de Chabrehez aura des conséquences importantes pour la suite de la campagne de Belgique.

« VOUS MÉRITEZ SIX BALLES DANS LA PEAU ! »

Conformément au plan décidé par Gamelin, dès le matin du premier jour de l'offensive, les unités françaises entrent en Belgique. Ce mouvement s'effectue à partir de 7h30. Le Grand Quartier Général de Vincennes est informé que le Grand-duché du Luxembourg est envahi depuis au moins trois heures. Le Généralissime français apprend l'attaque allemande à 5h15. Un quart d'heure plus tard, les IIe et IXe Armées sont mises en alerte maximale. Pour « lâcher » les unités, il faut cependant attendre la confirmation par Bruxelles de l'autorisation de pénétrer sur le territoire belge. Vers 6h30, le gouvernement de Léopold III transmet enfin au Ministère français des Affaires Étrangères sa demande d'assistance. Gamelin répercute cette instruction à ses subordonnés. À 6h40, le général Georges donne l'ordre de mise en marche des troupes. Trois précieuses heures viennent ainsi d'être perdues, d'autant que les postes belges installés sur la frontière avec la France reçoivent à peine l'ordre de lever les barrages sur les routes en provenance du Sud.

Les Divisions Légères de Cavalerie sont accueillies avec enthousiasme par les villageois belges. Des motocyclistes et des AMR avancent en tête, suivis par les dragons portés. C'est alors que les ennuis commencent pour les troupes tricolores. Leurs itinéraires sont par endroits déjà interrompus par des destructions. Le manque de coordination entre les états-majors français et belges génère d'emblée des retards. En outre, le général Corap, commandant la IXe Armée, doit tenir des positions sur les rives de la Meuse qui sont en plein dans l'axe de progression de la *7. Panzer-Division*. Par mesure de prudence, il décide de n'envoyer ses cavaliers au-delà du fleuve qu'après l'arrivée des avant-gardes d'infanterie. Les cavaliers s'enterrent, attendant les fantassins, et seuls quatre détachements de découverte enjambent les ponts.

Toutefois, le secteur qui nous occupe se situe pile à l'articulation des deux armées françaises qui doivent coordonner l'action de trois grandes unités en partie motorisées. La 2e Division Légère Mécanique est rattachée à la IIe Armée tandis que les 1e et 4e Divisions Légères de Cavalerie appartiennent à la IXe Armée. Pour Erwin Rommel, c'est une véritable aubaine car son action se situe au cœur du point faible du dispositif français. C'est le 8e Cuirassiers de la 2e Division Légère Mécanique qui va se trouver au contact des Allemands. Son objectif est de couvrir l'aile droite du Corps de Cavalerie du général Prioux. L'unité est composée de deux escadrons d'autos blindées répartis en quatre pelotons de cinq, doublés de deux escadrons motos également répartis en quatre pelotons. Le régiment envoie quatre détachements de découverte comprenant un peloton de blindés et un peloton de motocyclistes. Ils ont pour mission « de renseigner le commandement sur la situation des troupes belges et l'avance ennemie dans la région de Durbuy et en direction de Barvaux ». Selon les instructions préparées le 16 avril 1940, ils doivent être à pied d'œuvre à 12h00.

Les cuirassiers arrivent sur zone avec près de six heures de retard. Ils tombent dans le dispositif du 3e Régiment de Chasseurs Ardennais qui a quasiment achevé le programme de ses destructions. Presque partout, les compagnies sont au contact avec les avant-gardes allemandes. Elles remplissent leur mission de retardement et attendent l'ordre de se retirer sur la première position de recueil établie sur l'Ourthe. La rivière est tenue par des éléments belges entièrement motorisés qui couvriront leur repli derrière la Meuse après avoir fait sauter les ponts sur la rivière. C'est ici que la divergence des instructions de chacun crée la plus grande confusion. Les Français veulent aller au devant de la *Wehrmacht* tandis que, *a contrario*, les Belges attendent de récupérer leurs éléments avancés pour ensuite détruire les points de passage… que comptent utiliser les cuirassiers !

▶ Belle vue d'une colonne de quatre automoteurs T13 Type 1 suivis par une très rare chenillette Carden-loyd surmontée d'un tube de 47mm traversant une bourgade ardennaise. Cette photo, prise avant la guerre, est d'un rare intérêt car la population n'avait pas le droit de photographier le matériel de l'Armée belge ! Musée des Chasseurs ardennais Marche-en-Famenne

Des incidents graves éclatent, notamment à Laroche, où l'officier de liaison français affirme que « *là où paraît l'Armée française, elle commande* » ; il va même jusqu'à menacer le major commandant le Bataillon motocyclistes des Chasseurs Ardennais d'un retentissant : « *Vous méritez six balles dans la peau !* »

Entre-temps, le village de Chabrehez, dont la garnison n'a reçu aucun renfort, est tombé entre les mains de Rommel. Ce dernier est toutefois contraint de réorganiser ses unités avant de repartir de l'avant. Si le problème de coordination interalliée, que nous venons d'évoquer, se situant seulement à quelques kilomètres de là, n'avait pas eu lieu, les cavaliers français auraient pu être d'un grand secours pour les défenseurs belges. L'arrivée d'armes antichars, notamment, aurait vraisemblablement permis de tenir la nuit. Ce répit de quelques heures n'aurait cependant pas changé grand-chose au drame qui est en train de se jouer. Les Belges reçoivent l'ordre planifié depuis longtemps se retirer, laissant sur place les soldats français médusés et désorganisés par des voies d'accès presque inutilisables. À leur tour contraints de se retirer, ils n'opposeront pas de résistance efficace à la progression allemande. Les troupes de Léopold III ouvrent la porte des Ardennes, empêchant leurs alliés d'agir efficacement, et font finalement, bien malgré elles, le jeu du plan allemand.

KEYAERTS S'ESCAMOTE AU NEZ ET À LA BARBE DE ROMMEL

Il faut distinguer une volonté stratégique et la façon dont elle est exécutée. S'il est vrai que le repli volontaire des Chasseurs Ardennais est une erreur stratégique, il faut se rendre compte que la faiblesse de leurs effectifs ne leur aurait pas permis de tenir bien longtemps. Cette magnifique troupe d'élite aurait été purement et simplement sacrifiée.

La manœuvre orchestrée par l'Armée belge lors des deux premiers jours de la guerre à l'Ouest se déroule parfaitement au regard de la planification des opérations. Le général Keyaerts doit replier son mince rideau de Chasseurs suivant un mouvement tournant dont la charnière se situe à Laroche. Les troupes au Sud, constituées par les 1e et 2e Régiments de Chasseurs Ardennais, forment l'aile marchante qui doit effectuer un quart de tour dans le sens horlogique pour se retrouver sur la Meuse entre Huy et Engis. Ce mouvement est protégé au Nord par le 3e régiment, renforcé par le Bataillon moto, concentré à Laroche. Ces deux derniers forment en quelque sorte un bouclier pour le reste de la Division. Il est donc impératif qu'ils tiennent. La résistance de la 3e Compagnie face à la *7. Panzer-Division* est à analyser sous cet angle. Si Erwin Rommel avance selon l'horaire établi, il peut prendre dans sa nasse toute la réserve mobile de l'Armée belge. En retardant Rommel, la résistance de Chabrehez sauve le groupement Keyaerts d'un encerclement irrémédiable. Dans son livre « Dés Pipés », Raymond Leblanc nous donne une description de la parfaite orchestration de ce retrait : « *Nous remontons la pente boisée sur la crête où attendent les véhicules prêts au départ. Les hommes avancent lentement, soufflant et ahanant, se faisant érafler au passage par des branches invisibles qui cinglent les visages crispés… Moteurs en marche… Phares de position… Départ à volonté et regroupement au centre du village comme d'habitude. Les side-cars démarrent et s'enfoncent dans la nuit. Le GMC arrive, lui aussi, en remorquant son canon solidement amarré. Je dévale la pente avec précaution pour rejoindre la colonne à l'endroit prévu. Toutes les machines sont présentes, parfaitement alignées sur la droite de la route, en ligne de section avec les caporaux en tête de leurs pièces. Les répétitions ont du bon, il n'y a pas à discuter. Il ne nous reste plus qu'à accomplir la dernière partie du programme. C'est la plus facile du reste. Il suffit de suivre la grande route dont le profil blanchâtre s'estompe dans la nuit et va nous conduire jusqu'à l'Ourthe. Tout dans le décor est normal et familier. Rien ne permet de supposer que nous sommes à l'exécution de la grande première tant de fois répétée… Nous attei-*

▼ Les unités de soutien logistique sont motorisées au sein des *Panzer-Divisionen*. Elles constituent en cela des exceptions dans une *Wehrmacht* qui est largement hippomobile (et le restera jusqu'à la fin du conflit). Ici, une colonne se fraye un chemin sur la frontière germano-belge dont on peut encore apercevoir les obstacles. Coll. Wilhelm

gnons Barvaux et l'Ourthe du même coup. Il faut ralentir et avancer au pas pour franchir la rivière sur le pont miné prêt à sauter. »

Au matin du 11 mai 1940, Rommel prend progressivement conscience du fait qu'il vient de laisser passer un gibier important ; cela ne l'empêche pas d'écrire ces quelques lignes optimistes et non dénuées d'une certaine gloriole à son épouse : « *Tout est merveilleux jusqu'à présent, j'ai pris de l'avance sur mes voisins. Je suis complètement enroué à force de donner des ordres et de crier. J'ai tout juste eu trois heures de sommeil et un repas de temps en temps. À part cela, en pleine forme !* » Du côté des Alliés, Corap comprend dans quelle situation sont ses hommes. Empêtrés par les destructions belges, ils sont incapables d'agir malgré quelques échauffourées dans la région de Marche en Famenne qui ne se déroulent pas trop mal dans la journée du 11. Mais les dés sont jetés… Et, le lendemain, la *7. Panzer-Division* arrivera dans les environs de Dinant où elle trouera le front français surpris en pleine mise en place.

UNE POIGNÉE A FAIT LA DIFFÉRENCE

L'analyse livrée ici démontre combien les mémoires des belligérants peuvent être partiales et dangereuses pour l'historien qui n'y regarde pas à deux fois. Les écrits d'Erwin Rommel font totalement l'impasse sur les difficultés rencontrées par son unité pendant le premier jour de la campagne. Elles donnent une idée trompeuse de la réalité.

Les Ardennes ont été facilement traversées par les troupes allemandes uniquement parce qu'elles n'étaient pas volontairement défendues. La réputation de leur imperméabilité à une déferlante blindée provient justement du fait que ce massif boisé est réellement propice à la défensive. Quand on voit ce qu'une poignée d'hommes a pu faire à Chabrehez, on imagine toute la portée du potentiel poliorcétique des vallées orientales de Belgique. Au-delà des hommes, il faut rechercher l'origine de cette faute dans la pensée qui animait les Alliés au moment des faits. Là où les Allemands tentent de générer la confusion par une attaque brusquée et en pointe, Gamelin et ses homologues opposent la théorie de la bataille méthodique qui a fait ses preuves 20 ans plutôt. La philosophie martiale en question repose sur l'idée de préparer d'une manière minutieuse l'action envisagée, en estimant que les standards de vitesse de son propre dispositif sont équivalents à ceux de son adversaire. Et c'est là que réside l'erreur majeure des Français et de leurs alliés car, en réalité, l'ennemi est bien plus rapide et le temps nécessaire pour adapter les plans en conséquence de ses mouvements est beaucoup trop important. C'est précisément ce qui se passe ici. Le commandement allié, à la lumière des premières opérations en Pologne, au Danemark et en Norvège, a finalement compris que ne pas défendre cette région était dangereux ; les modifications des plans sont arrivées, mais bien trop tard pour pouvoir être mises en œuvre. Au point de générer des frictions entre les combattants français et belges qui avaient des ordres totalement contradictoires.

Les instructions données à Keyaerts sont claires : il doit tenir le temps de mettre en place le dispositif défensif belge sur la Meuse pour ensuite se replier en deux phases. Tout d'abord un retrait sur l'Ourthe, suivi d'un repli derrière le fleuve. De là, dès que les divisions d'infanterie seront en place, le groupement doit se mettre en réserve d'armée. L'idée n'est pas critiquable en soi. En effet, quoi de plus efficace pour tenir une ligne de front statique, ce qui rappelons-le est l'hypothèse de travail stratégique de l'Armée belge, que de tenir une force mobile prête à intervenir au droit d'une éventuelle percée. Malheureusement, à l'instar des Français, les généraux de Léopold III n'ont pas conscience des avantages potentiels des blindés. Ils saupoudreront leurs chars en fonction des nécessités des appuis des unités d'infanterie. Hormis quelques succès tactiques limités, les chars alliés n'auront aucun impact stratégique.

En outre, les faits évoqués rappellent durement qu'en matière de défense la valeur retardatrice d'un obstacle n'est déterminante que si celui-ci est tenu et défendu par des troupes. Le vallon de Chabrehez se place dans ce contexte à l'échelle tactique, le massif ardennais à l'échelle stratégique. Cet oubli se révélera fatal à la coalition alliée.

Le fait est, cependant, que le plan belge dans cette région, pour les deux premiers jours de bataille, est parfaitement rodé. Après avoir freiné l'attaque adverse pendant deux jours, c'est sans encombre que le groupement K se retranche derrière la Meuse. Le temps perdu lors du rodage opérationnel de la *7. Panzer-Division* et l'escarmouche de Chabrehez ont empêché Rommel d'atteindre l'objectif qui lui était assigné : franchir l'Ourthe dès le premier soir de la *Westfeldzug*. S'il en avait été autrement, le corps mobile de l'Armée belge aurait été pris au piège. Ce qui aurait précipité la chute du petit pays, à l'image du sort de la Hollande. Les héros de Chabrehez, par leur sacrifice, ont évité un véritable désastre militaire à Léopold III. Ce rôle de grain de sable fatal dans la mécanique allemande leur a valu de recevoir la citation la plus élogieuse qui soit, de la bouche même du futur « Renard du désert » : « *Ce ne sont pas des hommes mais des loups verts* ». ■

▲ Dès le matin du 10 mai 1940, les unités de Cavalerie françaises pénètrent sur le territoire belge. Leur but est avant tout de retarder la progression allemande pour gagner le temps nécessaire à la mise en place du dispositif de défense interalliée sur la Meuse. L'idée est bonne mais, malheureusement, le manque criant de coordination avec l'Armée belge va générer une pagaille sans précédent et des pertes humaines bien inutiles. Ici, un groupe de camions Laffly S20TL détruits par l'ennemi appartenant vraisemblablement à l'un des deux escadrons de Fusiliers-Voltigeurs du 1e Régiment de Dragons Portés de la 2e Division Légère Mécanique. Coll. Danjou

Bibliographie :

« Le combat de Chabrehez », Commandant Georges Hautecler – état-major général de la force terrestre – 1957.

« La guerre sans haine », Sir Basil Liddell-Hart, Presse de la Cité, 1962.

« Rommel », Bernard Leuschner, édition Atlas, 1977.

« Rommel, la fin d'un mythe », Dominique Lormier, édition du Cherche-Midi, 2003.

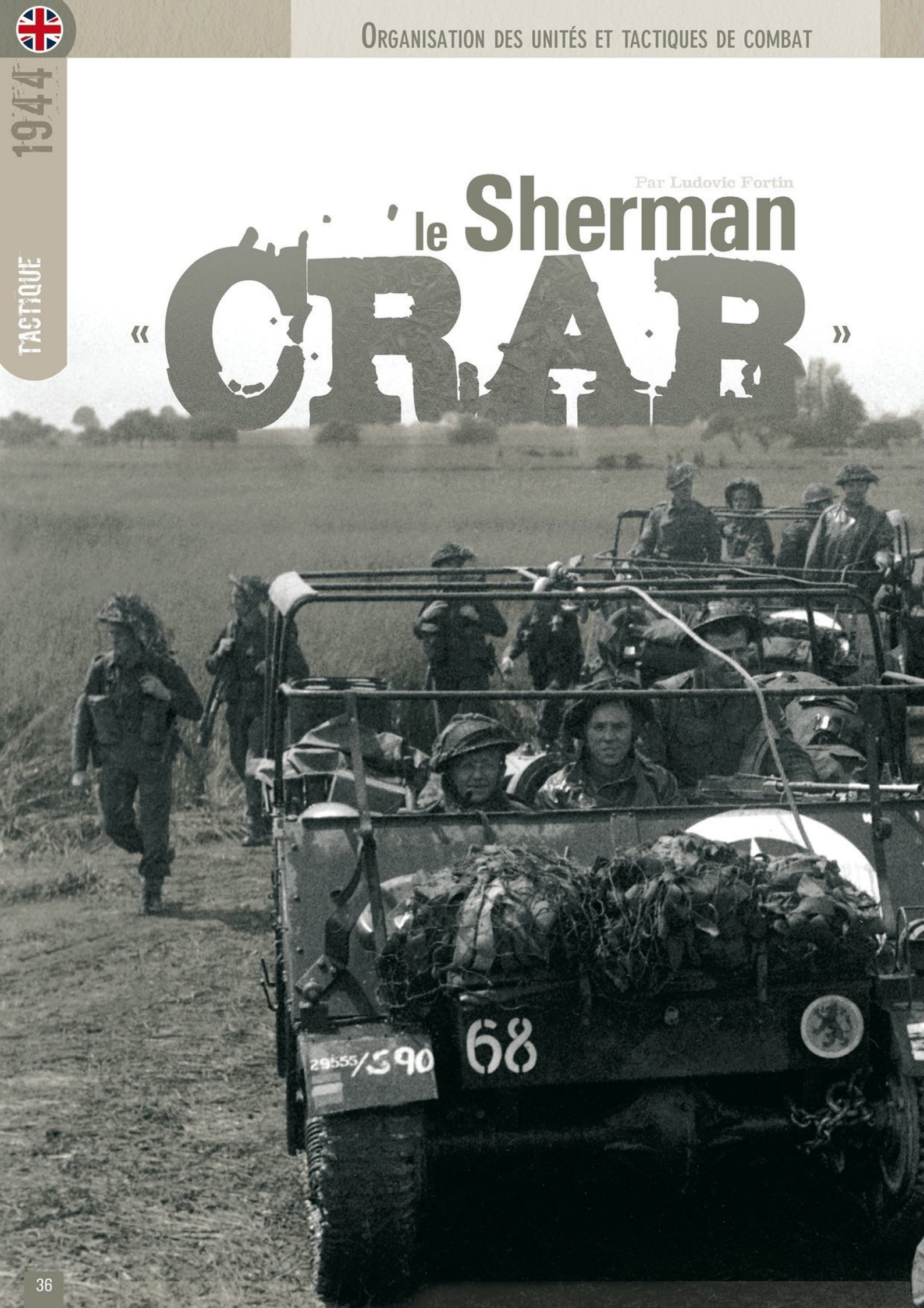
« La campagne de l'Armée belge en 1940 », de Fabribecker, édition Rossel, 1978.

« Le 10 mai 40 », Rémy, édition France-Empire, 1980.

« Dés Pipés », Raymond Leblanc, éditions André Gilbert, 1942.

Par Ludovic Fortin

le Sherman « CRAB »



En complément de l'article technique traitant de la naissance et du développement du Sherman « Crab » publié dans le numéro 7 de Trucks & Tanks magazine, nous vous proposons de découvrir les tactiques et les doctrines d'emploi au travers d'une étude signée Ludovic Fortin.

Légende photo : Le 26 juin 1944, lors de l'opération « Epsom », un « Crab » opère en soutien du *2nd Gordon Highlanders* de la *15th Scottish Division* (*Arm of Service 68* sur fond brun et insigne de la division à l'avant du *Lloyd Carrier* au premier-plan). *Sir* Percy Hobart a toujours mis l'accent sur la coopération interarmes au sein de la *79th Armoured Division*, contrairement à ce qui s'est passé dans d'autres unités blindées.
Imperial War Museum

À l'orée de l'année 1944, à l'issue d'une mise au point longue et laborieuse, l'Armée britannique dispose enfin d'un char démineur efficace pour la campagne d'Europe de l'Ouest ; campagne dont le point de départ sera évidemment le débarquement de Normandie. La naissance d'un matériel appelé à devenir aussi important que le « Crab » [ou « Flail » – NdlA] implique que de nouvelles doctrines d'emploi soient développées. La conception du « Crab » s'accompagne donc d'études précises, principalement conduites par la *79th Armoured Division*, sur la nature des unités qui l'emploieront, leur organisation et dotation, leurs tactiques de combat, etc.

L'ORGANISATION

C'est la *30th Armoured Brigade* de la *79th Armoured Division* qui est choisie au début de 1944 pour rassembler les trois régiments devant opérer sur « Flail ». Si la structure générale d'un régiment du *Royal Armoured Corps* est adoptée, c'est avec une variante de taille : on ne rencontre le Sherman standard que dans le *Regimental HQ*, les trois *Squadrons* étant équipés de Sherman « Crab ». En revanche, la *Troop* de reconnaissance est toujours dotée de chars légers M5 Stuart. Initialement, l'organisation prévoit quatre *Troops* de quatre « Crab » dans chaque *Squadron*, l'unité de combat minimum étant la *Troop*. Mais l'on passe à quatre *Troops* de cinq « Crab » peu avant juin 1944, car la tactique a été affinée grâce à de nombreux tests ; avec cette répartition, l'on peut tout autant fonctionner en cinq *Troops* de quatre « Flail ». Cependant, l'importance des pertes au combat amènera un changement dès juillet 1944 et le *Squadron* ne comprendra plus que trois *Troops* de cinq « Crab », pour un total de 45 chars « Flail » par régiment au lieu de 60. Dans les faits, les deux organisations de la *Troop* à 4 ou 5 « Crab » seront conjointement utilisées en fonction de la disponibilité des engins. Et le *Final Report* rédigé après-guerre pour la *79th Armoured Division* confirmera que la *Troop* de cinq « Flail » reste la plus adaptée pour franchir un champ de mines. La *Pilot Troop* qui existait en juin disparaît également en juillet 1944. Elle comprenait des chars équipés de rouleaux démineurs « Centipede » et *CIRD* (*Canadian Indestructible Roller Device*), dont on a peu fait usage et qui n'ont guère donné satisfaction.

Le « Crab » est avant tout un engin d'assaut et doit être employé comme tel. Il ne lui appartient pas de détecter les mines ou de déminer dans les zones de l'arrière. De même, une fois un passage déminé pour les troupes d'assaut, le reste du nettoyage du terrain est laissé aux bons soins des *Royal Engineers*. La mise en œuvre du « Crab » ne se fait pas au hasard et doit théoriquement s'accompagner de nombreuses précautions. L'étude de photographies aériennes et terrestres est donc indispensable pour déterminer la topographie du terrain sur lequel les machines auront à évoluer et les défenses ennemies. La *Troop* de reconnaissance, qui acquiert ainsi une mission toute nouvelle, est chargée de détecter les champs de mines et de collecter puis fournir tous les renseignements utiles, dont les principaux sont le(s) type(s) de mines, la profondeur d'enfouissement, la nature du sol, la présence de barbelés, etc. La recherche de points de repère fiables est aussi très importante car c'est le principal moyen pour le chef de *Troop* de maintenir sa direction lors des opérations de déminage.

L'appui de l'artillerie et des autres chars éventuellement présents est essentiel pendant le déminage. En effet, le « Crab » est alors très vulnérable car lent et incapable de changer de direction. L'emploi d'un écran de fumées artificielles est même conseillé, à la condition *sine qua non* qu'il ne gêne pas la visibilité déjà difficile des équipages. De même, l'infanterie d'accompagnement ne doit jamais être loin pour protéger les « Crab », dès le champ de mines traversé, contre les canons antichars, les *Panzerfäuste* et autres *Panzerschrecke*. En Normandie, cet appui sera rarement obtenu car l'on ne pourra pas exposer des fantassins derrière les « Flail ». En revanche, l'avènement du « Kangaroo » en août 1944 permettra de rapidement amener l'infanterie à pied d'œuvre, et ce avec une protection raisonnable. Pour faciliter la coordination des moyens disponibles, le *Leader* de l'équipe de « Crab » doit régler le *set A* à longue portée de son poste-radio No. 19 (le *set B* à courte portée étant jugé insuffisant) sur la même fréquence que les autres blindés d'assaut ; rappelons que le char démineur est initialement prévu par la *79th Armoured Division* pour devoir opérer le plus souvent au

▼ Des « Crab » à l'entraînement, en Angleterre, dotés du « *Deep Wading Equipment* », font marche-arrière pour embarquer sur un *LCT* ; les chefs de char guident les pilotes qui n'ont aucune visibilité lors de ce genre de manœuvre. Le char le plus près de la barge est un Churchill, probablement un *AVRE*. Bovington Tank Museum

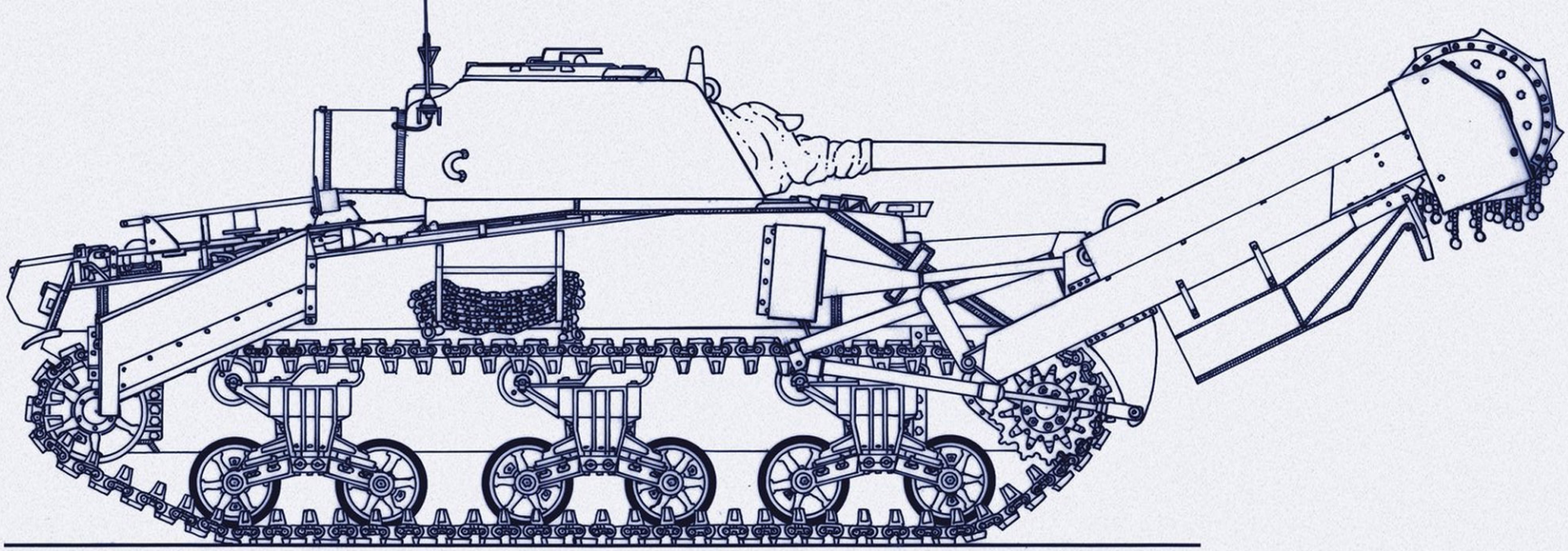
◀ Un « Crab » en action lors d'essais montre le danger de son poids supplémentaire concentré à l'avant : le char s'enfonce dans la terre fraîchement remuée par le fléau. L'aspect des chaînes illustre aussi l'effet de rebond produit par leur choc contre le sol : elles tournoient dans l'autre sens, ce qui projette poussière, boue et pierres de toutes parts. Elles risquent en outre de s'emmêler, d'où l'intérêt des poids en bout de chaînes pour limiter cette tendance. Bovington Tank Museum

sein d'un groupement tactique appelé *Assault Squadron* et alignant également des Churchill *AVRE* puis des « Kangaroo ». Toutefois, la réalité du front en décidera souvent autrement ! Théoriquement, un *Squadron* de « Crab » doit être attaché à chaque bataillon d'infanterie lors d'un assaut. Cependant, là aussi, ce sera rarement le cas car les « Flail » seront fortement demandés et les unités seront incapables de fournir le nombre nécessaire de machines. Lors des opérations fluides telles que les exploitations après percée de la principale ligne de résistance ennemie, il est souhaitable de rattacher les « Crab » aux divisions blindées, à raison d'un régiment par brigade. Cette mission ne pose pas de problème de déplacement car, sur route, les « Crab » peuvent quasiment rouler à la même vitesse qu'un char normal. En outre, ils disposent d'un armement principal identique à un Sherman « classique » et sont donc aptes à neutraliser résistances et menaces une fois la zone minée franchie. Concrètement, dans un tel cas, quelques *Troops* évoluent avec les chars de tête afin de dégager le terrain dès que des mines sont détectées. Une fois leur travail effectué, si les « Crab » en action avancent de 50 mètres sans détoner de mines, la progression peut reprendre. Un soin particulier doit être apporté au ravitaillement et à l'entretien des « Crab », d'autant que la gestion des multiples pièces de rechange est complexe et requiert des mécaniciens spécialisés pour procéder aux réparations. La consommation de carburant augmentant d'au moins un tiers lors du déminage, des réserves supplémentaires sont à prévoir. Enfin, le « Crab » étant trop large pour voyager par voie ferrée et trop lourd pour longtemps rouler par ses propres moyens, l'on doit recourir à des véhicules porte-chars pour les déplacements sur de longues distances.

LES TACTIQUES

Pour réaliser une brèche dans un champ de mines, la tactique de base prévoit l'utilisation d'une *Troop* de cinq « Flail ». Trois machines évoluent en échelon, dégageant un passage, tandis que deux autres sont conservées en réserve pour couvrir l'opération ou remplacer un engin mis hors de combat. Afin d'éviter les pertes ou les erreurs, la procédure pour créer un chenal déminé large de 7,30 à 7,50 mètres, dimension considérée comme indispensable par les Britanniques pour assurer les mouvements des véhicules et des fantassins en toute sécurité, est extrêmement rigoureuse. Les trois chars démineurs se suivent à 25 mètres de distance environ, progressant à une vitesse de 2,4 à 2,6km/h seulement ! Le fléau du « Crab » est large de 2,70 mètres, soit un total de 8,10 mètres pour trois engins.

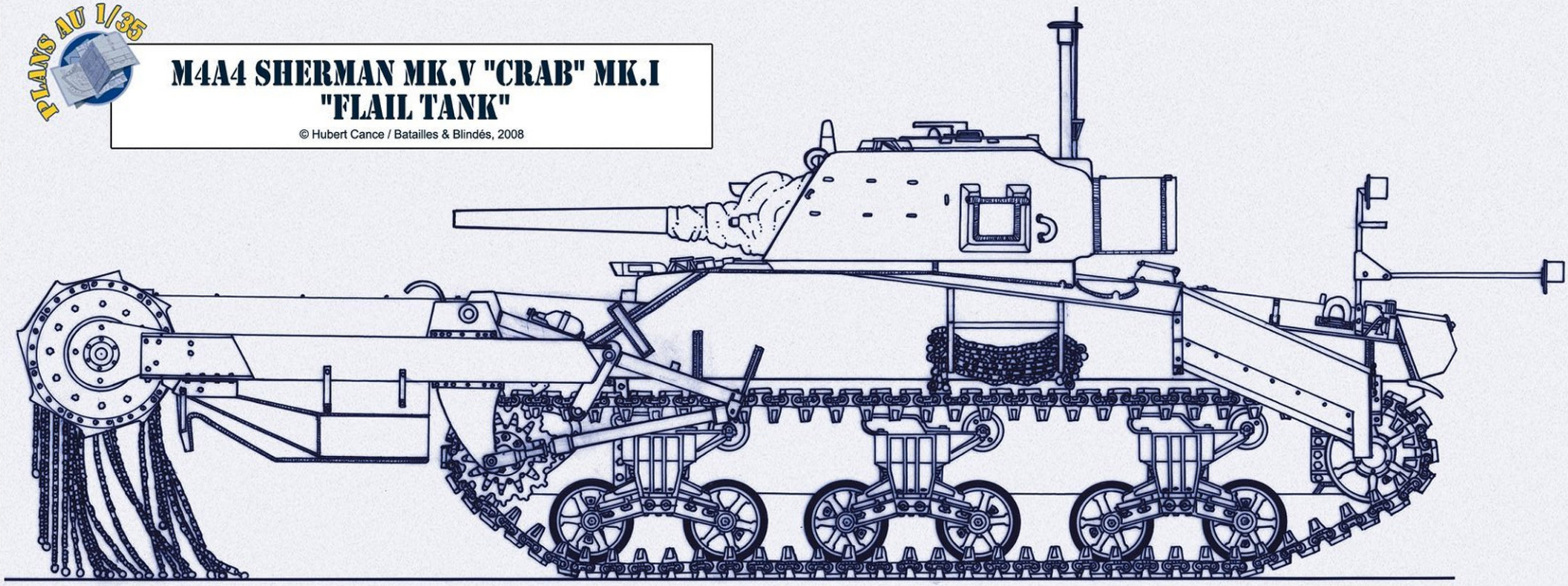
▼ Le « City of Gloucester », photographié en décembre 1944 à la frontière germano-hollandaise, est probablement un « Crab » du *A Squadron* des *22nd Dragoons* dont les chars étaient baptisés de noms de villes. La coopération avec l'infanterie allait jusqu'au transport vers le front de fantassins qui devaient, cependant, descendre à terre avant l'entrée dans un champ de mines. Bovington Tank Museum

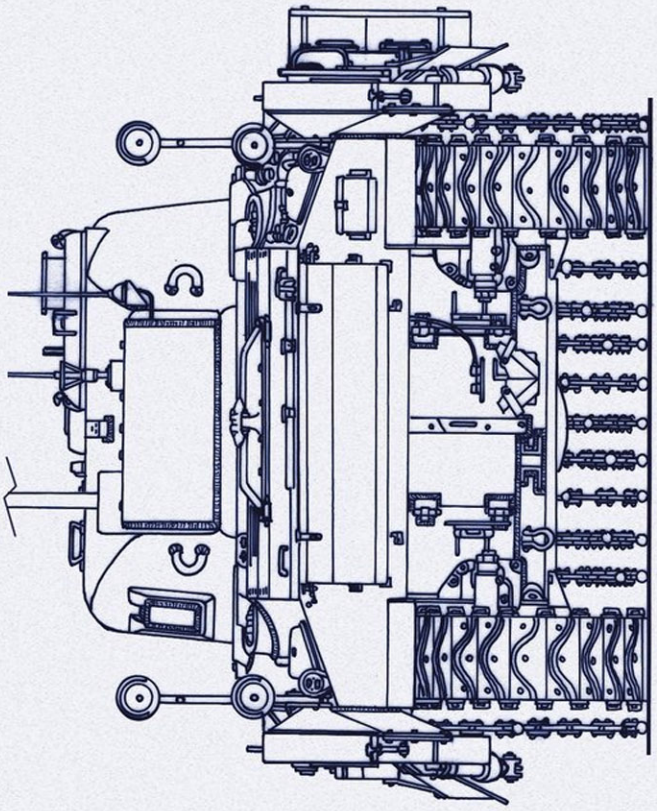


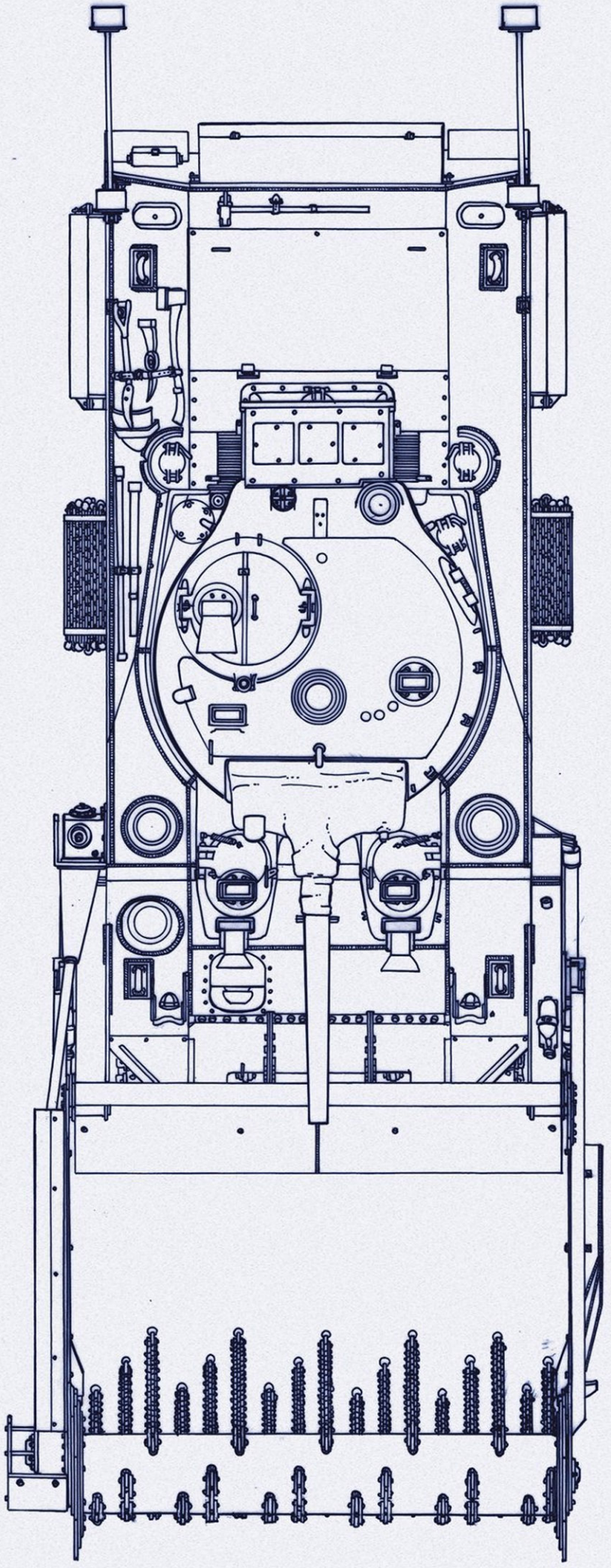
PLANS AU 1/35

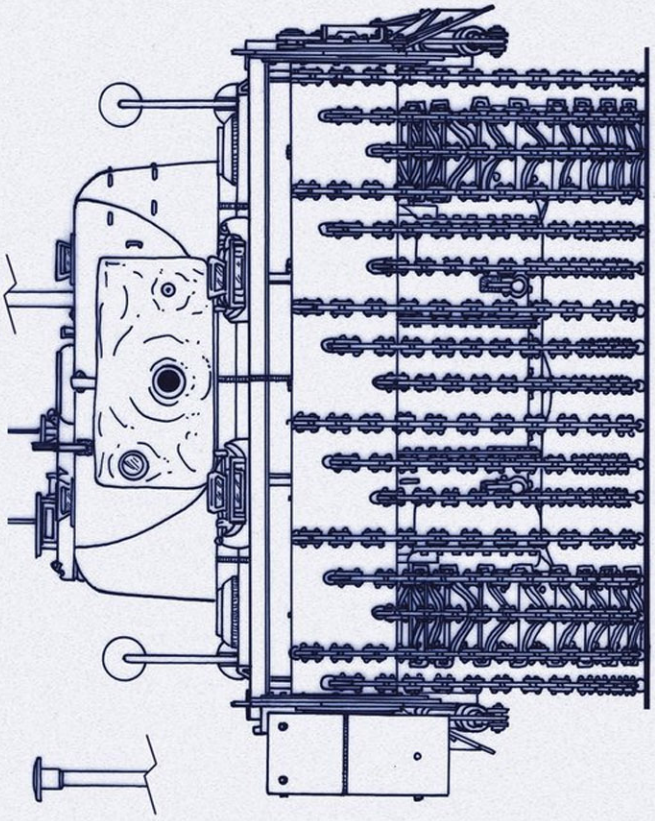
M4A4 SHERMAN MK.V "CRAB" MK.I "FLAIL TANK"

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2008









▶ L'équipage a orienté la tourelle de leur « Crab » vers l'arrière. Les bras qui soutiennent le fléau sont munis d'un dispositif permettant aux chaînes de suivre le dénivelé du terrain à déminer. Droits Réservés

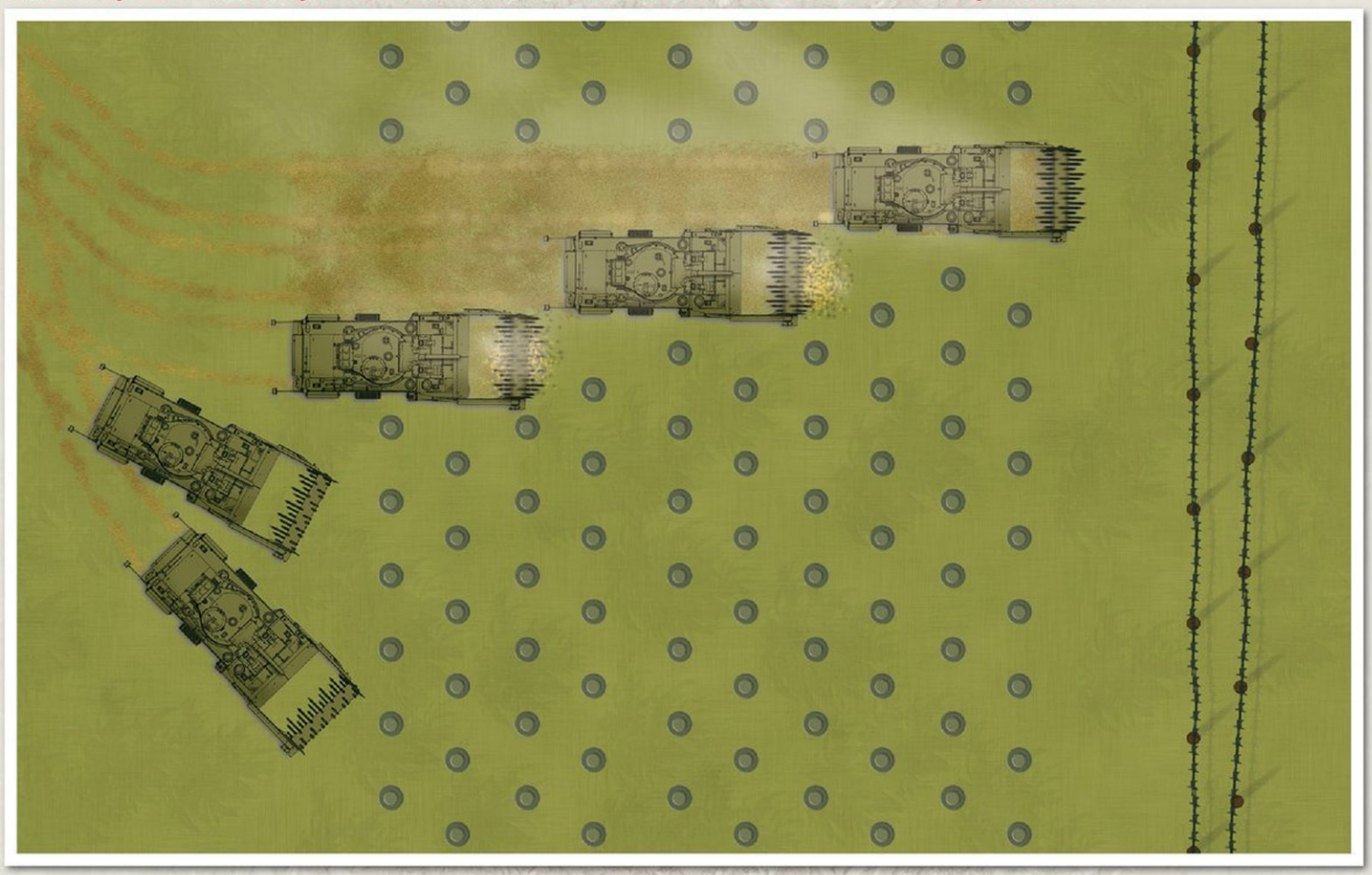
Mais, pour plus de sécurité, l'itinéraire de chaque char doit chevaucher celui du précédent d'environ 30 à 40cm, soit la largeur d'une chenille. Ainsi, aucune mine ne risque d'être oubliée. Certaines sources d'après-guerre préconisent un chevauchement allant jusqu'à 90cm mais le passage dégagé serait alors plus étroit et cette norme ne semble pas avoir été utilisée pendant le conflit. Le plus souvent possible, les « Crab » progressent en échelon refusé vers la droite, ce qui permet au pilote, situé à gauche sur le Sherman, de bien voir le char qui le précède. Bien que moins pratique, l'échelon à gauche est envisageable, notamment si un vent fort venant de l'avant gauche rabat des nuages de poussière sur les chars qui suivent le *Leader*.

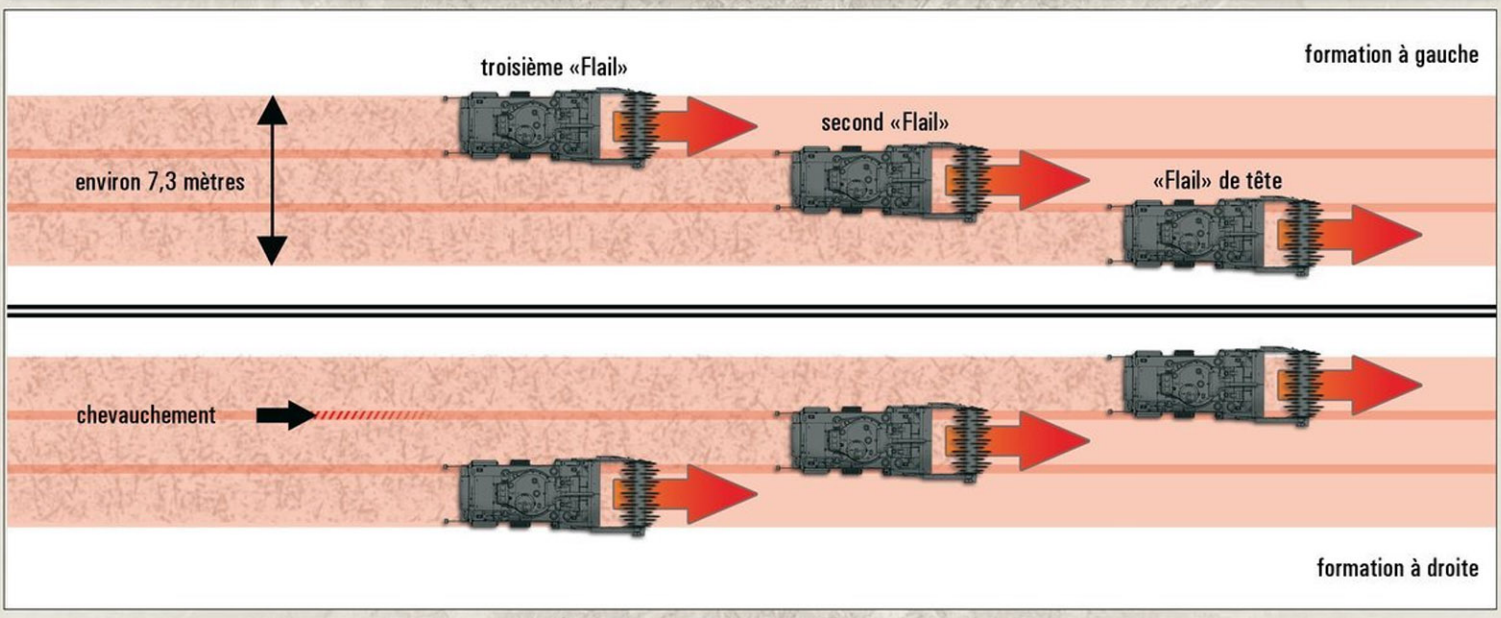
Une tactique particulière est employée lorsque le champ de mines à traverser débouche sur un fossé antichar ou bien un cours d'eau. Les « Crab » sont forcés de réaliser un va-et-vient compliqué et dangereux pour aménager des voies d'accès annexes et des aires de « parking » le long du fossé ; ces aires sont destinées à recevoir les autres blindés spéciaux de l'*Assault Squadron,* principalement un *AVRE SBG* ou un Churchill *Bridgelayer* pour franchir la coupure. Ces allers-retours sont rendus obligatoires par l'incapacité du « Crab » à faire demi-tour sur lui-même tout en déminant. Il doit soit faire marche-arrière, ce qui n'est guère facile car le terrain vient d'être bouleversé par le fléau, soit décrire un arc de cercle en continuant de déminer.

Si la tourelle est le plus souvent pointée vers l'arrière pour protéger l'armement et les épiscopes des projections de boue et de pierres lors du déminage, il est parfois nécessaire d'être prêt à tirer sur une menace éventuelle. La tourelle peut alors être pointée vers l'avant, mais pas dans un arc de 10 à 2 heures, zone trop risquée pour le canon. Aussi les chefs de char chargés du déminage doivent-ils s'arranger avec ceux qui restent en réserve et en appui pour se répartir les secteurs de tir. Une fois la percée effectuée, les « Crab » fournissent leur appui-feu aux forces d'assaut jusqu'à ce que les autres engins et l'artillerie soient en mesure d'intervenir. Ils doivent ensuite être rapidement repliés vers l'arrière pour entretien et ravitaillement.

▼ Un Sherman « Crab » de la *79th Armoured Division* se dirige vers le front le 18 juillet 1944, en Normandie, pour participer à l'opération « Goodwood ». Le fléau est prêt à entrer en action. Toutefois, on distingue entre celui-ci et le tube du canon des jerrycans qui semblent être transportés derrière la protection avant. Drôle d'endroit pour stocker de l'essence ou de l'eau ! À moins que les jerrycans fassent partie d'un blindage improvisé ? Curieux dans tous les cas… Imperial War Museum

TACTIQUE CLASSIQUE DE DÉMINAGE PAR UNE *TROOP* DE CINQ « CRAB »





LE « CRAB » AU COMBAT

Dans l'Armée de Sa Majesté, seuls les trois régiments de la *30th Armoured Brigade* (*79th Armoured Division*) sont équipés de « Crab ». Il s'agit des *22nd Dragoons*, *1st Lothian and Border Horse Yeomanry* et *2nd County of London Yeomanry* (*Westminster Dragoons*). À la fin de 1943, le *Major-General* Hobart, commandant la *79th Armoured Division*, vient lui-même annoncer aux régiments blindés, souvent déçus de la nouvelle, qu'ils vont être chargés de déminer la route des Alliés lors du prochain débarquement. L'entraînement commence bientôt, d'abord sur des Sherman pour le tir puis sur des Matilda « Baron » et des Valentine « Scorpion » pour les opérations de déminage proprement dites. Les premiers « Crab » sont perçus par les unités en janvier 1944.

Comme la plupart des chars spéciaux, le « Crab » est considéré comme une arme secrète, en conséquence de quoi les unités sont cantonnées si possible dans des zones retirées d'Angleterre. À l'arrêt ou lors des transports, même s'ils voyagent par leurs propres moyens, les engins sont camouflés par des bâches d'où seule la tête du chef de char et celle du pilote émergent ! Toutes les conditions de combat, même les plus difficiles, sont testées : de nuit, dans la neige, sous un bombardement, etc. L'entraînement se poursuit avec la coopération des *AVRE* des *Royal Engineers* puis avec celle des unités d'infanterie.

Après une formation spécifique supplémentaire réservée aux canonniers pour apprendre à loger leurs obus dans les embrasures de bunkers, les « Crab » participent au débarquement de Normandie avec une efficacité reconnue par tous.

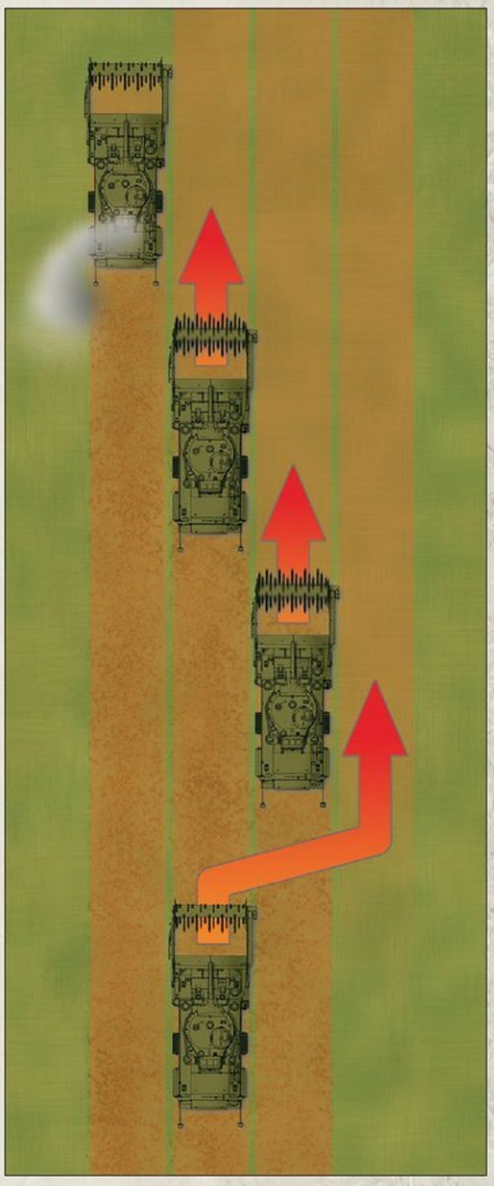
Contrairement à la tactique habituelle, ils opèrent ce jour-là, le plus souvent, par paires en raison des contraintes liées au transport à bord des *LCT*. Ils voyagent fréquemment avec des *AVRE* dans des *LCT III* ou *IV* et ces barges ne peuvent transporter que quatre à cinq blindés. Il est donc jugé acceptable de disposer de passages plus étroits pour obéir à la nécessité de déminer au plus vite et d'établir des sorties pour quitter les plages le plus rapidement possible. Parfois, les « Crab » fournissent le seul appui-feu disponible lorsque les Sherman *Duplex Drive* ou les *AVRE* sont en retard ou bien détruits. La précision des tirs des « Flail » sera maintes fois vantée, preuve que l'entraînement n'aura pas été vain. L'utilisation du « Crab » se généralise pendant toute la bataille de Normandie, lors des grandes mais également des petites opérations. Le contrôle des chars démineurs par la division à laquelle ils sont momentanément rattachés est souvent difficile, d'autant qu'une fois leur tâche achevée, les « Crab » sont trop souvent employés comme des chars normaux. L'unité minimum de la *Troop* est aussi parfois scindée en deux groupes de deux « Flail », notamment lorsqu'il s'agit de déminer une route.

Très utiles lors des attaques contre les grands ports retranchés de la Manche, surtout Le Havre, puis lors de l'assaut contre l'île de Walcheren, en Hollande, les « Flail » sont continuellement en première ligne. Et à la fatigue des équipages s'ajoute celle du matériel. Bien que donnant satisfaction pendant les premiers mois de la campagne en Europe du Nord-Ouest, les limites du « Crab » commencent à apparaître avec l'arrivée de la mauvaise saison. Les terrains trop lourds et gras du fait des pluies ou de la neige provoquent un phénomène de tassement du sol qui empêche les mines de détoner. Les sols gelés réduisent les performances, diminuent la profondeur maximum à laquelle une mine peut être atteinte et provoquent une usure rapide du matériel, en particulier des chaînes. Sans compter les risques d'enlisement car le « Crab » pèse 3,3 tonnes de plus que le Sherman « classique », le tout pour une pression au sol 10% supérieure ; le nez du char est particulièrement alourdi par le fléau, ce qui ne va pas sans faire considérablement souffrir les suspensions, même renforcées. L'adoption des extensions de chenilles ou « duckbills », qui servent à « artificiellement » élargir la largeur des chenilles en contact avec le sol et donc à réduire la pression massique, est compliquée par la présence des bras du fléau. Elle ne sera possible qu'en 1945, lorsqu'un schéma de découpe des protections sera diffusé dans les ateliers de campagne. Les photographies d'époque attestent que ces extensions seront rarement utilisées sur le « Crab » qui, pourtant, en aurait eu bien besoin !

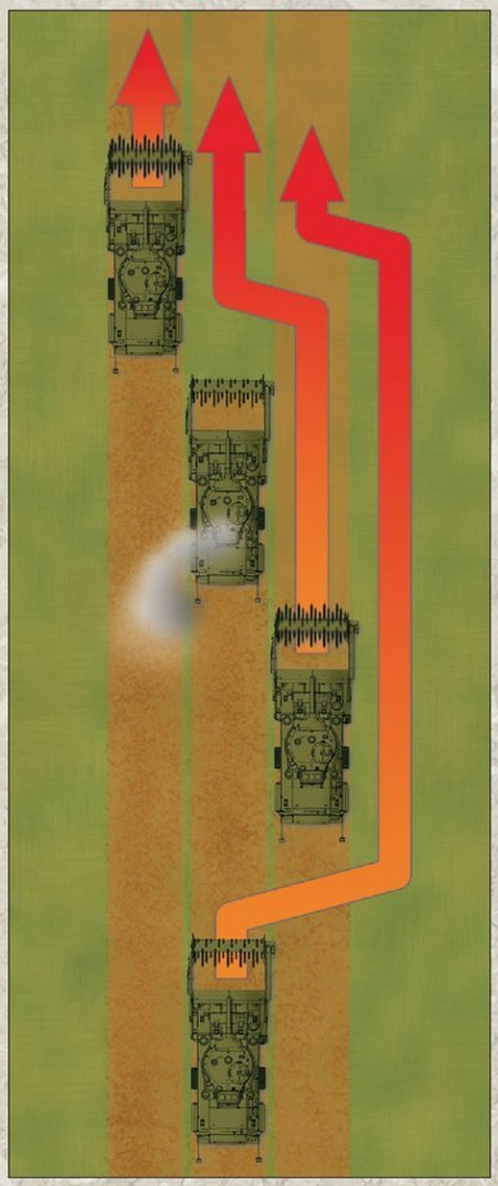
Avec l'évolution des opérations vers une guerre de mouvements rapides en 1945, la présence de mines devient plus rare. Aussi est-il fait usage des « Crab » pour déminer les terrains hors des zones de combat, ce qui était pourtant exclu à l'origine. Certains commandants d'unité les emploient également comme chars de combat, au grand mécontentement des équipages qui considèrent qu'ils prennent déjà assez de risques dans leur mission habituelle !

▼ Le 18 juillet 1944, un « Crab » franchit difficilement un pont « Bailey » pour rejoindre sa zone de départ pour l'opération « Goodwood » : il n'y a vraiment que quelques centimètres de marge sur les côtés ! La largeur du « Crab » sera toujours un handicap, également pour le transport, et la présence d'un homme au sol pour guider le pilote est ici indispensable. Bovington Tank Museum

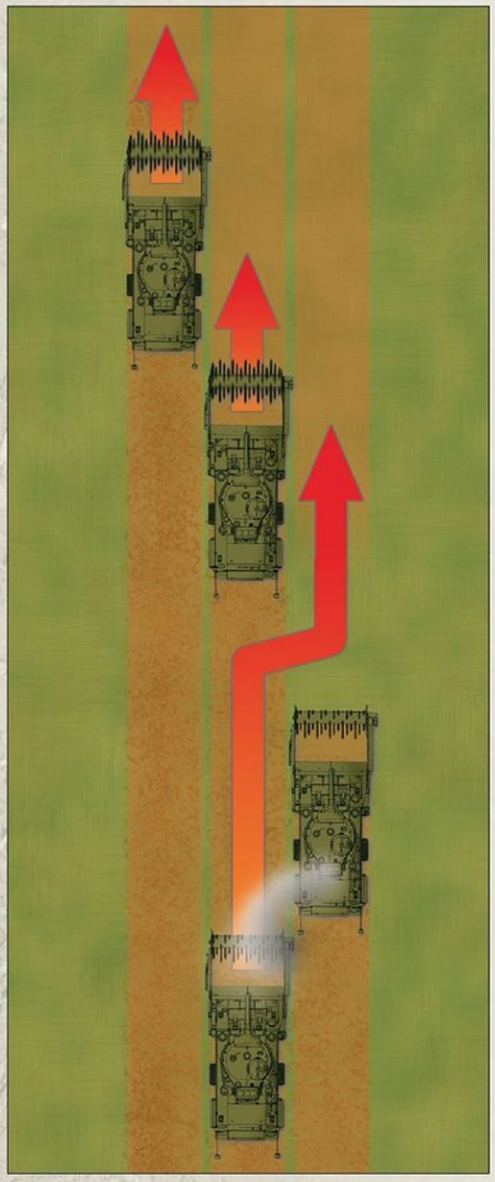
REMPLACEMENT D'UN « CRAB » DÉTRUIT EN COURS DE DÉMINAGE



En cas de destruction du « Crab » n°1

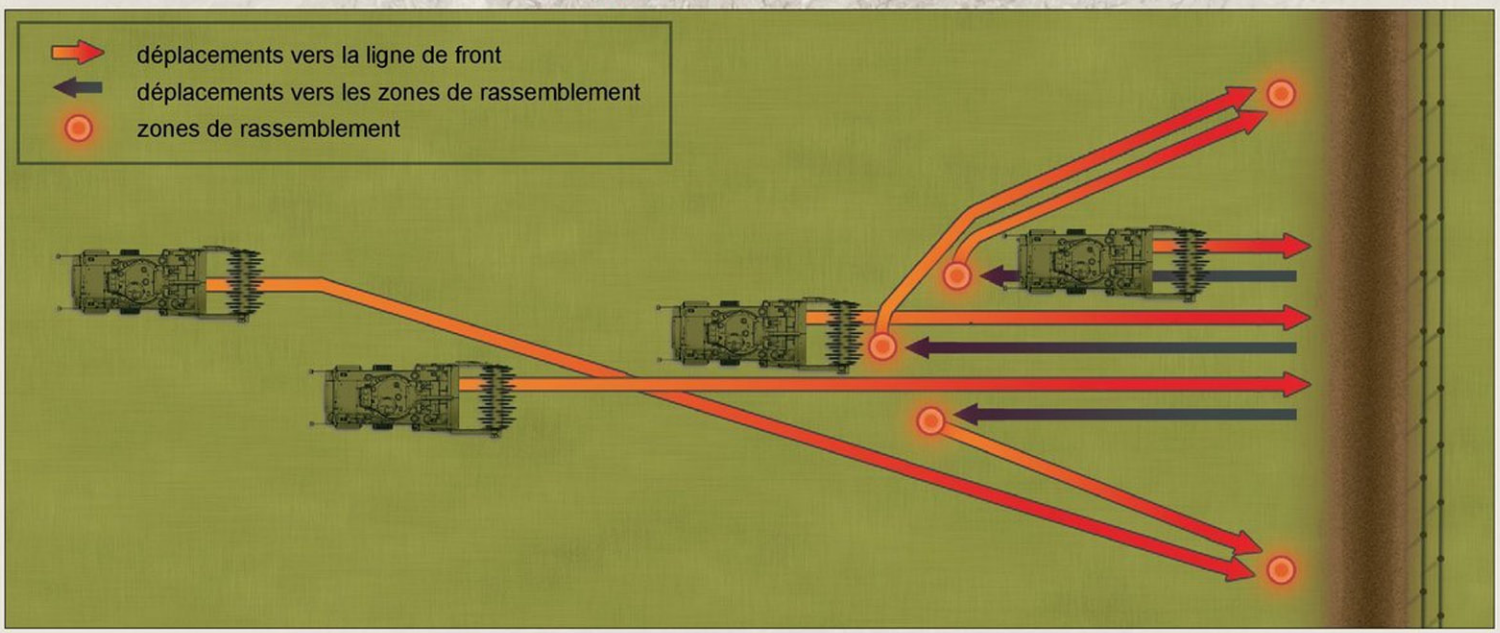


En cas de destruction du « Crab » n°2



En cas de destruction du « Crab » n°3

PROCÉDURE DE DÉMINAGE JUSQU'À UN FOSSÉ ANTICHAR



▶ Toujours pendant l'opération « Goodwood », un « Crab » du *1st Lothian and Border Horse Yeomanry* baptisé « Mellerstadt » sert de moyen de transport à des fantassins et des infirmiers de la *3rd Infantry Division* (l'insigne de cette unité est visible sur la manche de l'un des passagers). Le casier pour chaînes de rechange, les mâts de navigation repliés et le boîtier du Whyman Marker sont ici bien en évidence. Imperial War Museum

Les dernières semaines de la Seconde Guerre mondiale voient encore apparaître une nouvelle menace : faute de mines appropriées, les Allemands enterrent des obus de gros calibres, des torpilles, voire des mines marines ou des bombes d'aviation pour renforcer leurs défenses. L'intervention d'un « Crab » peut dès lors se solder par la destruction totale du char, qui n'est pas conçu pour résister à de telles explosions, et surtout par la mort de l'équipage.

En Italie, le « Crab », jusqu'alors supplanté par le « Scorpion », n'apparaît qu'à la fin de la guerre, au sein du *B Squadron* du *51st Royal Tank Regiment* (*25th Armoured Engineer Brigade*). Notons enfin que les Américains, très critiques envers les blindés spéciaux britanniques dont ils n'ont retenu que le Sherman *Duplex Drive*, finiront par reconnaître les mérites du « Flail ». Ils auront souvent le concours des unités de la *30th Armoured Brigade* et emploieront même des « Crab » au sein du *739th Tank Battalion* à partir de février 1945. Ils estiment en effet que leurs propres systèmes de déminage à base de rouleaux, T1E3 « Aunt Jemima » et T1E1 « Earthworm », sont trop encombrants et s'enlisent trop aisément.

Après la guerre, le « Crab » reste en dotation dans l'Armée britannique, principalement pour tester sa résistance à de nouvelles mines antichars plus puissantes. Le principe du fléau apparaît alors trop vulnérable. En outre, le Sherman est un char étranger dont la disponibilité diminue. Le « Flail » vit ses dernières années. Et même si le Churchill « Toads » est conçu en 1953 avec un fléau plus solide pour pallier ces inconvénients, le déminage mécanique reposera par la suite sur l'utilisation de rouleaux.

Le « Crab » a rempli toutes les tâches qui lui incombaient, et souvent davantage, grâce à une conception innovante et pragmatique, à une construction solide, mais aussi à la valeur des équipages. Car il fallait des hommes compétents, bien entraînés et dotés d'une bonne dose de courage pour combattre dans ces chars si difficiles à manœuvrer, lents et vulnérables lorsqu'ils déminaient. Le chef de char et le pilote étaient particulièrement sollicités mais tout l'équipage devait garder sa concentration en étant enfermé dans cet engin évoluant toutes trappes fermées, noyé dans le bruit des chaînes et des explosions, où la visibilité était très limitée à travers la poussière ou la boue projetées de toute part. Avec la perte progressive des chaînes lors du déminage, il n'était pas rare que le « Crab » devienne lui-même la victime des mines. L'enlisement était également fréquent et le char devenait alors une proie immobile presque cernée de mines, dont l'évacuation était plus que dangereuse. Cependant, le sens du sacrifice des équipages a rendu possibles l'emploi et la réussite du « Flail ». Malgré une gestation difficile et une structure compliquée, le « Crab » est incontestablement l'un des grands succès du développement des blindés spéciaux britanniques. ■

▶ En avril 1945, un « Crab » stationne dans Arnhem en flammes mais enfin libérée ! Si la menace des mines à la fin de la guerre est moindre, celle des canons antichars et surtout des *Panzerfäuste* et *Panzerschreck* est bien réelle, comme en témoigne l'ajout par l'équipage de patins de chenilles sur la tourelle de leur char en guise de protection. Bovington Tank Museum

T&T

Trucks & Tanks Magazine

Le magazine historique et technique des engins et véhicules militaires du XX[e] siècle

Dans « Trucks & Tank 7 » de mai-juin 2008, retrouvez l'historique détaillé du « fléau des mines ».

Le déploiement tactique d'un engin militaire comme le Sherman « Flail » est indissociable de son développement technique. Comprendre la machine, c'est comprendre son potentiel, ses forces et ses faiblesses, pour mieux appréhender le quotidien des équipages et les raisons d'un échec ou d'un succès face aux troupes adverses.

Ce numéro particulièrement éclectique de T&T vous propose aussi de découvrir l'historique du *Sd.Kfz. 251*, le transport de troupes de la *Wehrmacht* qui révolutionna la guerre mécanisée en permettant à l'infanterie de suivre le rythme effréné des *Panzer-Divisionen*. Dans un même temps, vous comprendrez pourquoi le puissant char lourd soviétique KV-1 n'a jamais réussi à s'imposer face à son frère d'arme, le T-34, pourtant plus léger de 20 tonnes. Ensuite, nous vous proposons d'aborder le développement du *Panzerjäger Ausf. B*. Assortie de nombreuses photos inédites, cette étude minutieuse évacue certains poncifs qui collaient à ce petit chasseur de chars et démontre qu'il n'était pas le frêle engin si souvent décrit. À travers l'étude de la Hotchkiss TT6, T&T souhaite remettre à l'honneur des matériels oubliés, mais qui font partie intégrante de l'histoire militaire française de la Guerre froide. Enfin, un comparatif entre le T-62A modèle 1972 et le A41 Centurion *Mk. 5* « Ben Gurion » permet d'envisager sous un jour nouveau les difficultés des armées arabes face à Tsahal alors qu'elles disposaient du dernier fleuron de l'industrie militaire soviétique.

Renseignements : ***CARAKTERE*** - 306, avenue du Prado - 13008 Marseille - FRANCE / Tél: 04 91 41 83 03
www.caraktere.com

Par Cédric Mas

Le siège de Bardia-Halfaya
Tournant de la guerre en Afrique ?

À l'issue de la bataille de Sidi Rezegh, aussi appelée bataille de la Marmarique, les forces de l'Axe sont contraintes de lever le siège de Tobrouk et de rapidement se replier vers la Tripolitaine en abandonnant la Cyrénaïque. Elles laissent derrière elles des unités éparses, perdues en plein territoire hostile ainsi qu'un certain nombre d'éléments qui tiennent les positions fortifiées sur la frontière avec l'Égypte, à Solloum-Halfaya et à Bardia. Les Alliés vont assiéger ces garnisons faites de bric et de broc durant plusieurs semaines, jusqu'à obtenir leur destruction ou bien leur reddition. Ces opérations se situant entre les deux campagnes de Libye conduites par Rommel en 1941 puis en 1942 sont en général traitées en quelques lignes par nombre d'historiens alors que, en réalité, elles se révèlent stratégiquement cruciales pour la suite de la guerre en Afrique du Nord !

C'est le 7 décembre 1941 qu'Erwin Rommel décide, en accord avec Crüwell, d'abandonner le siège de Tobrouk et de se replier vers Gazala. Ce repli débute dans la nuit du 7 au 8. Côté Allié, la *1st South-African Brigade* est alors chargée de prendre le contrôle de la zone entre Tobrouk et Bardia qui a déjà fait l'objet de combats épiques depuis le début de la bataille. Or, cette zone constitue la base arrière logistique de la *Panzergruppe* « Afrika » qui a assiégé Tobrouk de longs mois durant. Deux colonnes mobiles, respectivement formées d'une compagnie renforcée du *Royal Natal Carbineers* et d'une du *1st Transvaal Scottish* s'élancent dès le 8 décembre vers Sidi Rezegh sans rencontrer d'ennemis et ce jusqu'à Tobrouk. Cependant, les Italo-Allemands laissent derrière eux de nombreux services dispersés sur une large zone entre Belhammed et Bardia. Pour sécuriser le secteur, Ritchie sollicite la *2nd South-African Division* qui a déjà été déployée pour remplacer la *4th Indian Motor Division* autour des positions encerclées de Bardia et d'Halfaya. Cette grande unité, formée des *3rd*, *4th* et *6th Brigades* est nouvelle dans le désert. Pour pallier son inexpérience et à son manque de matériels, l'état-major du Caire lui a affecté la *5th New-Zealand Brigade*.

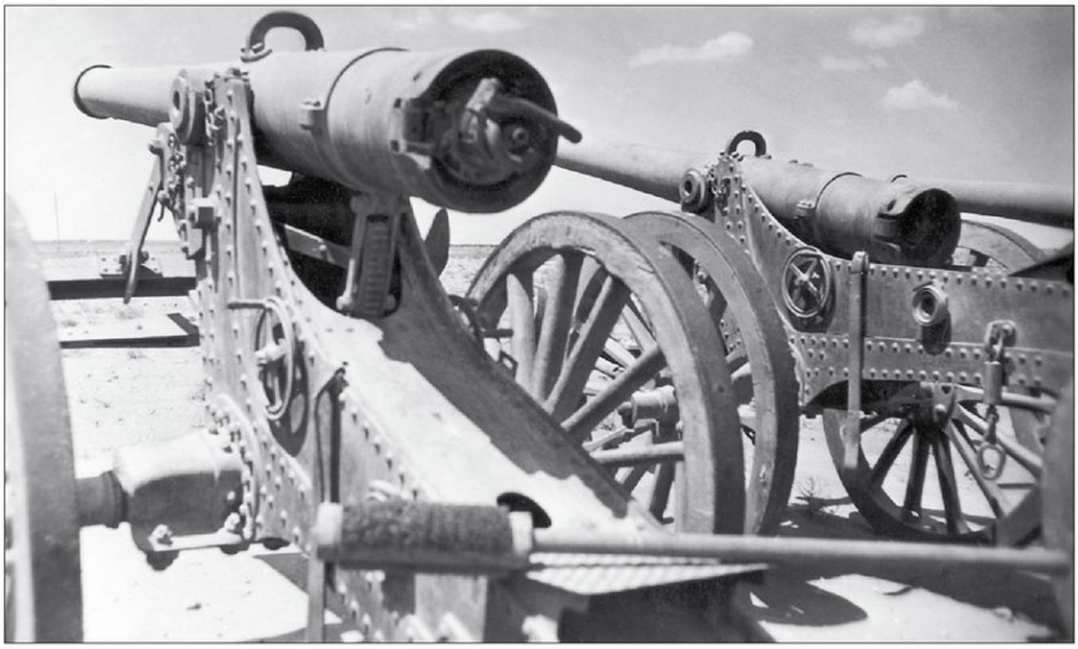
LE GRAND NETTOYAGE

Le secteur de la frontière, appelé secteur « Ost » puis secteur « Halfaya » par les troupes de l'Axe, a été durement attaqué par les Alliés et a perdu fin novembre la position de Sidi Omar. Il est sous les ordres du *Generale di Divisione* Fedele de Giorgis, commandant de la Division « Savona », auquel sont subordonnés les détachements allemands laissés sur place, dont l'*Oasis-Bataillon 300*, ex-*I./Schützen-Regiment 104* du *Major* Wilhelm Bach qui tient la passe stratégique d'Halfaya. À Bardia, secteur « West » puis secteur « Bardia », où était situé le siège de l'état-major et des services de la *Panzergruppe*, c'est le *Generalmajor* Walther Schmitt qui assume le commandement. Il occupait jusqu'alors les fonctions de *Ib* ou *Quartier-Meister* du *Deutsches Afrika-Korps*, c'est-à-dire chef des services logistiques. Cet officier a toutefois une carrière militaire accomplie, notamment durant la Première Guerre mondiale contre les Sud-Africains du général Botha, en Afrique du Sud-Ouest allemande. Il regroupe ses forces en formant des compagnies de marche à partir d'hommes issus des services renforcés par l'*Oasis-Kompanie 10* et le *Pionier-Bataillon 200*, pour renforcer la garnison composée des *II/15° Fanteria*, *II/16° Fanteria* et *III/40° Fanteria*, d'un bataillon de mitrailleurs, le *IV° Gruppo Squadroni Genova Cavalleria*, et des services italiens de la base qui sont également organisés en unités provisoires sous les ordres du *Colonello* Pierucci. Les appuis, qui regroupent 11 fusils antichars Solothurn, 4 canons Breda de 20mm, 35 pièces de 47/32 antichars, 25 canons de 65/17, 14 canons de 75/27, 2 canons de 76/40, 20 canons de 77/18, 6 mortiers de 81, 2 pièces allemandes de *8,8cm*, 7 pièces de 105/28 de marine et 2 de 120/45 de marine, sont sous les ordres du *Colonello* Grati. Il peut enfin compter sur une compagnie de treize chenillettes L3. L'artillerie, tenue par des éléments du *2° Artiglieria Celere* et du *12° Artiglieria* provient de stocks abandonnés et la plupart des pièces sont dépourvues de leur système de visée. Enfin, la place dispose de 96 fusils-mitrailleurs et de 189 mitrailleuses, pour la plupart des Schwarzlose MG-07/12 antédiluviennes.

La situation en matière de ravitaillement est difficile pour les forces de l'Axe car les stocks initialement prévus pour tenir deux semaines ont été entamés par les prélèvements opérés par les *Panzers* lorsque l'*Afrika-Korps* a opéré dans le secteur les 27 et 28 novembre 1941. De fait, Rommel pense qu'ils n'ont des vivres que pour un ou deux jours. Dans la nuit du 7 au 8 décembre, ces réserves sont partagées avec les positions de Solloum-Halfaya, grâce à deux convois qui parviennent à franchir un blocus sud-africain assez lâche. Le *Generalmajor* Walther Schmitt avait d'ailleurs averti dès début décembre que si rien n'était fait pour lui envoyer du ravitaillement, il serait contraint de se rendre. Rapidement, les Italiens ont réagi en mettant en place un service de navettes de sous-marins pour Bardia tandis que la *Luftwaffe* a mobilisé ses quatre derniers trimoteurs Junkers Ju-52 encore disponibles en Libye ; mais les vols sont irréguliers au point d'être interrompus le 8 décembre 1941.

Sur le plan tactique, Rommel a d'abord envisagé de replier l'ensemble des positions frontalières vers Bardia. Mais une telle mesure, qui laisserait la passe stratégique d'Halfaya aux mains de l'ennemi, ne garantirait pas pour autant la survie des unités encerclées. Le 7 décembre, il se contente de recommander l'abandon de certaines positions avancées telles que Cova, D'Avanzo et Bir Ghirba afin de resserrer le dispositif sur Solloum-Halfaya. Cet abandon est d'abord refusé par le commandant de la « Savona », ce dernier estimant que l'ennemi n'est pas très pressant.

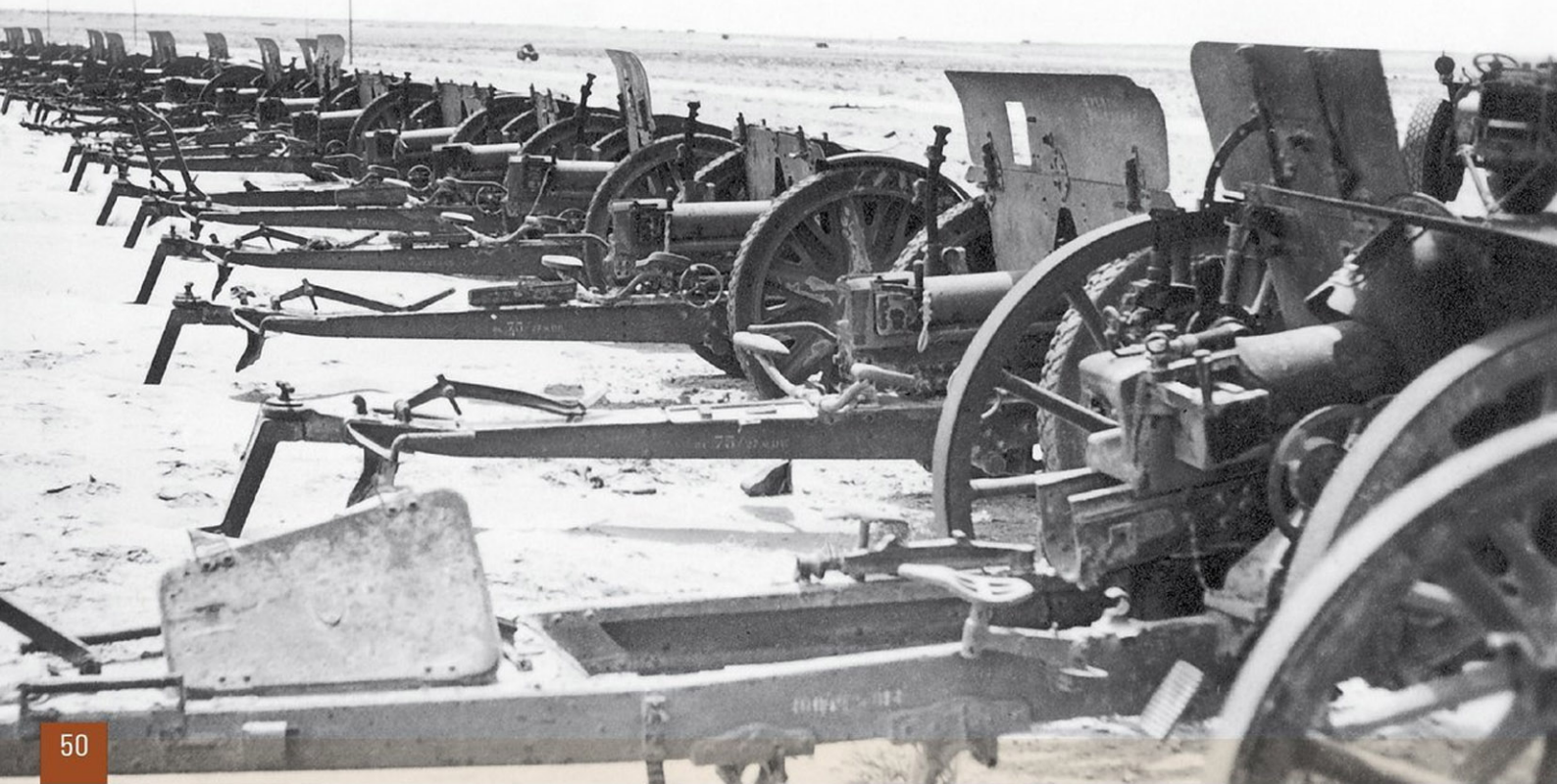
▲ Le *New Zealand Divisional Cavalry Regiment* est temporairement affecté aux forces sud-africaines déployées autour de la frontière en décembre 1941. La *2nd South-African Division* est incomplète et n'a jamais connu le feu, aussi le commandement allié décide-t-il de la renforcer avec des unités néo-zélandaises expérimentées issues de la *5th NZ Brigade*. Le régiment de cavalerie de la division du *Lieutenant-General* Freyberg est équipé de M3 Stuart, char léger de bonne qualité qui donnera du fil à retordre aux Allemands. Une fois le nettoyage de la zone située à l'Est de Tobrouk terminé, ces blindés seront renvoyés vers le port fortifié.
Archives Caraktère - Coll. Kadari



▲ Quelques pièces antédiluviennes de 120/25 italiennes alignées dans le désert. Il s'agit de canons utilisés par les Italiens lors de la déclaration de guerre et abandonnés et capturés par les Britanniques en 1941. Ils furent alors rassemblés et répertoriés par type mais la contre-offensive de Rommel permit à l'Axe de les récupérer.
Courtesy AANA Research Group

En effet, la priorité des Alliés est de nettoyer l'immense zone à l'Est de Tobrouk. Cette tache est confiée au bataillon d'infanterie *Imperial Light Horse* qui doit rayonner à partir de Gambout, renforcé par le *New-Zealand Cavalry Regiment* et une section du *1st Royal Durban Light Infantry*. Le déploiement se fait le 8 décembre et, dès 16h10, les Sud-Africains repèrent un *Panzer* solitaire qui zigzague au milieu du champ de bataille. En le suivant jusqu'à une plage à l'Est de Mersa Belafarit, ils découvrent une quinzaine de *Panzer* de différents types, ainsi qu'une trentaine d'autres véhicules, dont des *Bren-Carriers* de prise. Appuyée par les *Light Tanks* néo-zélandais, la patrouille de l'*Imperial Light Horse* attaque immédiatement mais doit se replier sous les tirs précis d'un *Panzer IV* dont seule la tourelle fonctionne. Peu après, une autre patrouille découvre un autre groupe de *Panzer* dans une crique située à proximité. Les Sud-Africains décident de rassembler leurs forces et d'amener des renforts, dont deux *Troops* de *25 Pounder* de la *2nd South-African Field Battery* et des *2 Pounder* de la *8th Anti-Tank Battery*. C'est ainsi qu'une nouvelle attaque est lancée avec succès le 9 décembre à l'aube. En réalité, les Sud-Africains sont tombés sur l'un des ex-ateliers de maintenance de la *21. Panzer-Division*. Ils capturent un officier et 22 mécaniciens, ainsi que 5 *Panzer IV*, 26 *Panzer III*, 2 *Panzer II* et *5 Panzer I*, sans oublier un Matilda *Mk II. Beute* (capturé), tous en plus ou moins bon état. Au passage, les soldats alliés mettent aussi la main sur un stock important de pièces détachées, machines-outils et équipements divers en très grosses quantités, outre quelques dizaines de jerrycans d'essence.
Le nettoyage de la zone continue pendant les deux jours suivants, avec la destruction de quatre autres *Panzer* et la capture de 200 hommes. Plusieurs combats interviennent entre les colonnes de l'Axe se repliant vers Bardia et les Sud-Africains. Le 12 décembre, le *1st Royal Durban Light Infantry* nettoie la zone de Mersa Lucch qui fut le dépôt de la *15. Panzer-Division* durant l'été et met la main sur des stocks conséquents de vivres et de matériels. Dans une vallée, une patrouille repère deux *Panzer*, dont un Matilda *Mk. II* portant des marquages allemands. Dépourvus des codes requis, les Sud-Africains sollicitent alors des instructions par radio en clair en utilisant le langage zoulou. La réponse du bataillon ne tarde pas : « *Bulala !* », ce qui signifie « tuez-les ! ». L'attaque à l'aube du 13 décembre amène la capture de 115 Allemands. C'est la fin du nettoyage ; la *2nd South-African Division* a assuré ses arrières et peut donc entièrement se tourner contre Bardia et Solloum.

▼ Alignement de canons italiens rassemblés au sein du périmètre de Bardia. Les pièces perdues par la *X° Armata* en décembre 1940 étaient pour leur plus grande partie des canons de 100/17 et des 75/27 *Modello 06 TM* (« *traino meccanico* », c'est-à-dire traction mécanique). Si le premier a encore ses roues en bois d'origine, les deux suivants sont pourvus de roues « *electron* » particulièrement résistantes et adaptées au désert. Ces canons paraissent en bon état, mais leur séjour prolongé en plein désert, sans protection ni entretien, les rend impropres au tir.
Courtesy AANA Research Group



◀ Voici un exemple de campement dans le désert que les colonnes motorisées sud-africaines et néo-zélandaises ont pris lors des opérations de nettoyage de la zone située entre Bardia et Tobrouk ; secteur qui avait été transformé en une immense base logistique par Rommel. Les Allemands avaient ainsi implanté en bord de mer des ateliers de réparations mécaniques disposant d'installations « en dur » aptes à effectuer des travaux lourds. Outre ces installations et d'importants stocks de pièces détachées, lors de ce nettoyage les Alliés détruisirent 39 chars, dont des *Panzer III* tels que celui présenté ici, et capturèrent plus de 200 prisonniers, essentiellement des mécaniciens et des soldats du train. Archives Caraktère Coll. Kadari

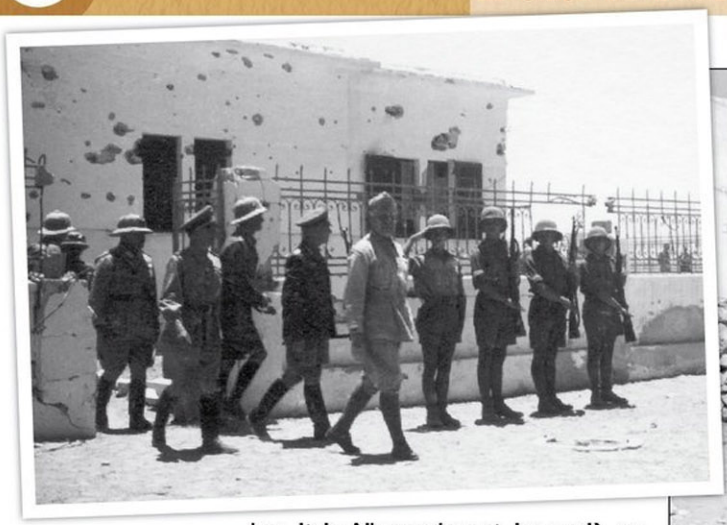
COUPS DE SONDE MALHEUREUX

De fait, les positions tenues par les Italo-Allemands embarrassent considérablement la *8th Army* car la route côtière est coupée et les colonnes transportant le ravitaillement d'Égypte vers la Cyrénaïque doivent faire un long détour par des pistes désertiques autant éprouvantes pour les conducteurs que pour les mécaniques ; sans parler des consommations de carburant qui s'envolent… Dès le 8 décembre, Ritchie a demandé au général de Villiers de s'emparer de Bardia, Cova et Halfaya, mais en évitant les pertes. Il recommande donc aux Sud-Africains de couper les positions ennemies de leur ravitaillement, particulièrement en eau potable. Aucun assaut n'est initialement envisagé car les Alliés mésestiment grandement les forces ennemies. Ils pensent que Bardia est tenue par 3 000 Italiens et 1 500 Allemands et que les positions sur la frontière sont occupées par 6 300 hommes. Or, la *2nd South-African Division* n'a que trois brigades incomplètes, bientôt renforcées par la *2nd South-African Brigade* et diverses autres unités.

Jusque-là, l'activité dans le secteur est demeurée réduite, à l'exception d'escarmouches et de bombardements d'artillerie. Les Sud-Africains se contentent de déployer leurs forces et de bloquer les liaisons terrestres entre Bardia et Solloum en occupant Capuzzo et Musaid. La *3rd South-African Brigade* est autour de Bardia, la *6th* encercle les positions de Solloum-Halfaya avec une partie de la *4th brigade*, tandis que la *2nd South-African Brigade* se déploie à l'Est de Solloum, en position pour agir aussi bien contre Halfaya que contre Bardia. Avec cette dernière se trouve l'essentiel de l'artillerie. Le pipe-line d'eau qui reliait Solloum à Bardia a été coupé par le *2nd Transvaal Scottish* le 10 décembre. Le lendemain, ce même bataillon tente d'occuper une position intermédiaire dans l'escarpement entre Solloum-haut et Solloum-bas afin de bloquer les déplacements dans la plaine entre Halfaya et Solloum, mais il est cloué au sol par les tirs concentriques ennemis et doit se replier à la faveur de la nuit avec des pertes sérieuses.

Ritchie souhaite que les postes les plus isolés – Cova, d'Avanzo et Bir Ghriba – soient pris grâce à une interdiction par l'artillerie de tout accès aux puits d'eau potable. Les Sud-Africains manquent de matériel pour mener à bien cette mission et décident donc de récupérer des pièces prises sur l'ennemi ; c'est ainsi qu'ils déploient 20 canons de Breda 20mm et 6 de 75mm italiens servis par des artilleurs fournis par le *4th Field Regiment*. Or, ces postes que Rommel souhaitait abandonner sont tous évacués le 12 décembre par les Italiens qui renforcent ainsi les défenses des autres postes regroupés autour d'Halfaya. Fedele de Giorgis s'est soumis à l'ordre du « Renard du désert » et a récupéré l'*Oasis-Kompanie 13* dont il répartit les groupes de combat entre Bir El-Qalala (section du *Leutnant* Lieder) et « Wellenbrecher » (section du *Leutnant* Ritzka).

◀ Si l'on se base sur l'usure du char, ce *Panzer III kurz* est un « vétéran africain ». Contrairement à ce que l'on pourrait croire, les *Panzer* étaient l'objet de toutes les attentions : lavage, révisions, entretien, etc., ce qui était loin d'être le cas des autres véhicules tels qu'automitrailleuses, camions ou encore voitures. Les Sud-Africains vont revendiquer la destruction de 26 *Panzer III*, pour la plupart endommagés, en panne ou juste réparés. Si ce cliché a été pris six mois plus tard, sur les arrières d'El-Alamein, il n'en représente pas moins une scène classique de la guerre dans le désert. Archives Caraktère Coll. Kadari



▲ Erwin Rommel, accompagné d'officiers italiens et allemands, quitte son état-major à l'intérieur du village de Bardia, au cours de l'été 1941. C'est à Bardia que se situe le commandement de l'échelon arrière et logistique de la *Panzergruppe* « Afrika ». Les habitants ont été évacués dès décembre 1940 et il ne reste que des combattants ou des hommes des services qui seront contraints de prendre les armes pour assurer la défense de la base lorsque celle-ci sera assiégée par les Alliés. Si le « Renard du désert » a longtemps espéré pouvoir faire évacuer par mer ses hommes abandonnés lors de sa retraite précipitée, il devra se résoudre à les sacrifier, leur résistance étonnamment longue lui permettant toutefois de lancer une nouvelle contre-offensive dès la fin janvier 1942.
Coll. Mas

Les Italo-Allemands ont jusque-là pu renforcer leurs positions sans être gênés par les Alliés mais, à partir du 14 décembre, le dispositif de la *2nd South-African Division* se resserre et les escarmouches se multiplient, notamment la nuit, car les Italo-Allemands profitent de l'obscurité pour ravitailler leurs positions. Ritchie ordonne la prise de Bardia dont les Alliés sous-estiment gravement la garnison tandis qu'ils surestiment celle d'Halfaya…

Le général de Villiers reçoit ainsi l'ordre de monter une opération d'infiltration du périmètre défensif de la base, les britanniques supposant que cela devrait suffire à amener sa reddition. Le 14 décembre, la *3rd South-African Brigade* reçoit pour instruction de monter une action pour le 16, à 6h30. Les ordres sont donnés aux unités le 15 décembre sous un violent orage qui transforme les différents *Wadis* en torrents déchaînés. C'est le *Colonel* Klopper, chef d'état-major de la division sud-africaine, qui prépare le plan de ce qu'il conçoit comme une opération de diversion, alors que Ritchie souhaitait une attaque amenant la reddition de la base assiégée. Ce plan prévoit deux infiltrations, au Nord et au Sud du périmètre, et une feinte au centre.

Le « *North Group* » est constitué du *1st Royal Durban Light Infantry* renforcé par un peloton des mitrailleurs et une section du génie, l'ensemble étant appuyé par la *2nd Field Battery*. Le « South Group » engerbe le *Rand Light Infantry*, un peloton du *Middellandse Regiment* et une section du Génie avec la *3rd Field Battery* en appui. Ces deux groupes doivent percer le périmètre et s'infiltrer parallèlement à la côte, chacun à une extrémité de la base, alors que la « Kingforce » doit se lancer dans une action de diversion au centre du périmètre. L'action sera appuyée par le *1st Cape Field Artillery Regiment* et la *223rd Battery* du *68th Medium Regiment* qui bombarderont l'ensemble du périmètre, ainsi que par la *Desert Air Force*. Cette opération, montée sans connaissance du dispositif ennemi et amorcée avec des forces en infériorité numérique, échoue complètement. Les unités lancées sur les points opposés du périmètre sont rapidement clouées au sol et subissent des pertes sérieuses. Le seul succès est l'occupation par l'*Imperial Light Horse* du poste avancé de Nezua Bu Rim abandonné sans ordre par sa garnison italienne.

UNE SITUATION DÉSESPÉRÉE

Pendant ce temps, le ravitaillement des unités assiégées reste problématique. La *Panzergruppe* ne peut alors compter que sur ses propres ressources, qui sont déjà réduites, car la *Luftwaffe* n'a pas d'appareils disponibles pour organiser des vols depuis le continent.

▲ L'entrée de Bardia à l'automne 1941 avec, sur la droite, le poste de garde italo-allemand. La rue centrale a été rebaptisée « *Berliner Strasse* ». La mosquée est située à droite. Rommel avait été tenté de transformer ce bâtiment en hôpital mais il avait finalement renoncé, par crainte de s'aliéner les populations musulmanes. Les lecteurs apprécieront les inscriptions en trois langues (Italien, Anglais, Allemand) qui correspondent aux divers occupants. En décembre 1941, la base est commandée par le *Generalmajor* Schmitt. - Coll. Mas

▲ Une Kübelwagen et un Opel Blitz stationnés le long de la rue principale de Bardia. Au fond, à gauche, on aperçoit distinctement l'entrée du bourg et le poste de garde, à côté de la mosquée dont le minaret émerge vers le ciel. Jusqu'au dernier jour, la garnison italo-allemande disposera de nombreux véhicules légers ou même de transport mais la nature des combats les rendra inutiles. En revanche, le *Generalmajor* Schmitt manquera cruellement d'infanterie et de canons pour assurer une solide défense du périmètre fortifié trop vaste pour ses effectifs ; quant à la question du ravitaillement, elle sera insoluble… - Courtesy AANA Research Group

Plan de l'offensive alliée sur le camp retranché Bardia

N
O E
S

0 2 4 6 km

Offensives
Phase 1
Phase 2

Objectif de la phase 2

Axe principal de progression

Bardia

W. Scemmas

W. Helgh El Homer

W. El Mereigha

W. El Maatered

W. El Nasrani

Barsa er Ramla

Kaffrarian Rifles
Après phase 1

C/8 RTR
Après phase 1

Phase 2 - 5h00

Imperial Light Horse
Après phase 1

B/8 RTR
Après phase 1

Rand Light Infantry
Après phase 1

B / Middellandse Regiment

Phase 1 - 4h15

C/8 RTR

Imperial Light Horse

B/8 RTR

A/8 RTR
Après phase 1

Phase 1 - 4h25

A/8 RTR

Rand Light Infantry

Kaffrarian Rifles

South African Police

44 RTR

GG 8 RTR

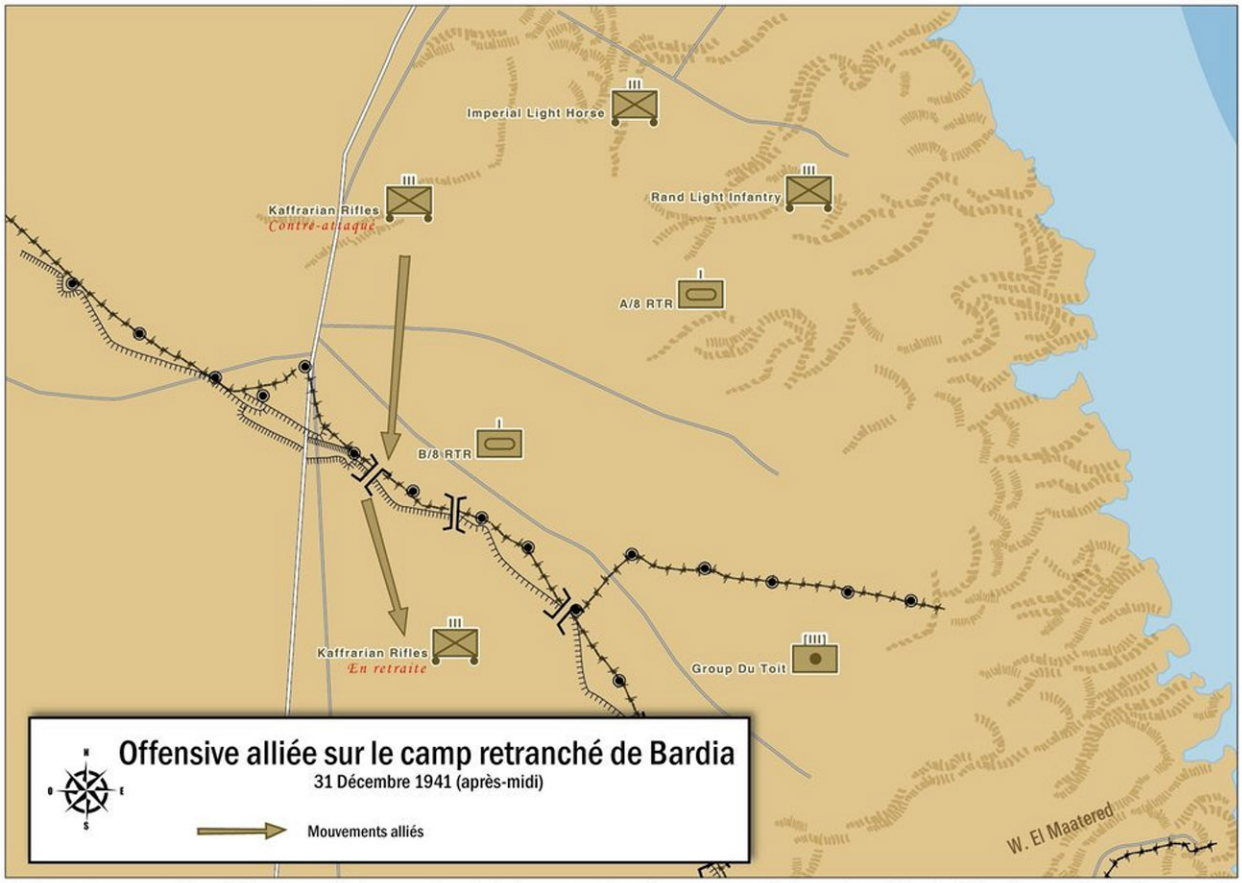
▶ Vue du poste de commande de la barge allemande F-150 baptisée « Bardia » dans un port grec ou italien. Les lecteurs apprécieront la tour de *Flak* en arrière-plan. Cette *Fahrprahme* fut l'une des premières à avoir été transportées en Méditerranée pour ravitailler Bardia. La perte de l'une de ces embarcations en train de décharger sa cargaison dans la baie de Solloum entraînera l'interdiction d'employer ces bâtiments si précieux et utiles au ravitaillement de l'Afrique. Elles seront ainsi réutilisées au cours de l'automne 1942 pour amener des cargaisons de matériels et d'essence à la *Panzer-Armee* « Afrika ». Coll. Mas

▼ Opération de déchargement d'une *Fahrprahme* allemande (toujours la F-150 « Bardia ») sur une plage africaine. Le paysage laisse plutôt penser à une plage égyptienne sur les arrières d'El-Alamein mais ce cliché rarissime montre bien la vulnérabilité des barges lors de telles opérations ; elles sont en effet offertes aux coups de l'aviation et de l'artillerie sud-africaine dont les positions surplombent la baie de Solloum. L'arrivée de ces embarcations offrait de grandes capacités logistiques aux Allemands mais le moins que l'on puisse dire est qu'il les gâchèrent en amenant les quatre premières *Fahrprahme* soit à moitié vides, soit chargées d'une cargaison de fûts de diesel totalement inutile pour les assiégés. Le *Generalmajor* Schmitt s'en plaindra amèrement... Coll. Mas

Dès le 19 décembre, la *Panzergruppe* informe Rome et l'*Oberkommando des Heeres* qu'il est impossible d'indéfiniment ravitailler le secteur assiégé de Bardia et d'Halfaya, et que les garnisons isolées sont trop faiblement armées pour tenir en cas d'attaque sérieuse. Rommel sollicite donc que soit préparée une évacuation de nuit, par mer, jusqu'en Crète. L'évacuation devra commencer par Halfaya puis Bardia, et nécessitera l'engagement d'une grosse escorte de la *Regia Marina.* Les Italiens s'opposent à ce projet qui excède leurs moyens et présente des risques trop importants. Finalement, Hitler tranchera le 25 décembre, en acceptant que les positions soient tenues aussi longtemps que possible. Pourtant, l'Axe va réaliser de nombreux efforts pour ravitailler ses unités isolées. C'est ainsi que quatre barges, ou *Fahrprahme*, envoyées d'Allemagne sont remontées à Palerme et appareillent le 23 novembre à destination de Bardia. La première est perdue dans une terrible tempête durant la traversée tandis que deux autres parviennent sans encombre dans le port le 18 décembre. Mais la satisfaction de Schmitt va être de courte durée lorsqu'il découvre que ces deux barges sont presque vides et ne lui apportent que quatre tonnes de carburant. C'est une nouvelle déconvenue après celle de ce sous-marin italien arrivé la veille, après deux jours de mauvais temps, avec 15 tonnes de provisions et surtout 60 tonnes de carburant Diesel… totalement inutiles et que le malheureux général ne peut même pas stocker ! Le sous-marin sera d'ailleurs quitte pour les ramener en Italie ! La quatrième barge arrivera le 22 décembre et sera conservée pour assurer une liaison avec Solloum.

C'est également le 22 décembre qu'Erwin Rommel informe par message crypté le *Generalmajor* Walther Schmitt que la situation actuelle empêche d'évacuer les forces de Bardia et d'Halfaya par voie terrestre et que les Italiens refusent d'engager leur flotte pour une évacuation par voie maritime. Le chef de la *Panzergruppe* ajoute qu'il est convaincu que les garnisons poursuivront leur héroïque résistance, en leur promettant un sous-marin par jour pour le ravitaillement. Il précise, en outre, que Rome a autorisé le transfert d'armes supplémentaires pour augmenter les défenses. Il termine en expliquant que la résistance ne pouvant continuer indéfiniment, les généraux Schmitt et de Giorgis sont libres de décider de se rendre lorsque toutes leurs munitions et leurs vivres seront épuisées et que des sacrifices supplémentaires en vies humaines apparaîtront comme inutiles.

Schmitt répond que rien à ce jour ne permet d'envisager une reddition, les attaques ennemies sur Bardia ayant toutes été repoussées. Il expose qu'il envisage de tenir trois ou quatre mois malgré la faiblesse de ses défenses, notamment le nombre trop réduit de mortiers et d'infanterie, à condition que le ravitaillement lui parvienne de manière régulière. Il suggère de renforcer Halfaya en artillerie antichar, *Pak 38* de *5cm* et de *8,8cm* notamment, et demande surtout que les navires envoyés à Bardia n'arrivent pas à moitié pleins ou avec des cargaisons inutiles pour ses forces. Enfin, il sollicite de Rommel l'autorisation de ne pas communiquer immédiatement la dernière partie du message au *Generale di Divisione* Fedele de Giorgis pour éviter que les Italiens n'épuisent volontairement leurs réserves afin de pouvoir se rendre à l'ennemi plus rapidement. Le comportement de certaines unités transalpines sous ses ordres, qui ont abandonné leurs positions sans combat, et les plaintes continuelles des Italiens sur la faiblesse des rations distribuées, sont mis en avant par l'officier général allemand pour justifier sa défiance vis-à-vis de ses alliés. On notera que cette demande pour le moins étonnante et totalement illégitime est nettement refusée par Rommel le 30 décembre, le « Renard du désert » ordonnant que l'ensemble de ses instructions soient transmises à Giorgis sans délais. Il précise cependant qu'une décision de reddition devra être validée par lui au préalable, une fois tous les stocks épuisés. De même, tout repli tactique doit être autorisé par la *Panzergruppe*.



Relevons que cette défiance est injustifiée car les hommes de la « Savona » tiennent fermement leurs positions et repoussent toutes les tentatives ennemies de prendre pied sur l'escarpement surplombant la plaine de Solloum. Les escarmouches se multiplient en de nombreux endroits, et les pertes sud-africaines augmentent. Le contrôle des puits et des citernes de recueil de l'eau de pluie est notamment l'occasion de fréquents accrochages.

EN FINIR AVEC BARDIA

Du côté allié, l'échec sud-africain contre Bardia amène Ritchie à prendre la mesure de la solidité des positions ennemies. La *8th Army* commence à subir les conséquences de cette résistance alors que la présence de l'ennemi à Halfaya empêche le prolongement de la ligne de chemin de fer égyptienne jusqu'à Tobrouk, comme cela était prévu. Il devient urgent de régler cette situation et, manifestement, cela nécessite des moyens plus importants. En attendant les renforts, le général en chef britannique donne des instructions pour augmenter la pression sur Bardia et Halfaya. Les Sud-Africains multiplient donc les patrouilles offensives. Le 24 décembre, la *Fahrprahme* restée à Bardia décharge à Solloum du ravitaillement lorsque l'artillerie sud-africaine la prend à partie. Touchée, elle s'échoue avant d'être détruite. C'est un coup dur pour les assiégés. Giorgis réagit en ordonnant une contre-attaque. C . Les Sud-Africains s'accrochent à leur poste et repoussent les assaillants en détruisant les tankettes italiennes ; quant au Matilda, touché à une trentaine de reprises, il parvient à se retirer, non sans mal.

C'en est trop pour la *8th Army* qui décide d'en finir avec ces positions qui bloquent toute possibilité d'affermir la conquête récente de la Cyrénaïque. D'autant qu'à cette date, les Allemands ont déjà durement accroché les forces lancées sur leurs talons. Ritchie ordonne donc de rassembler les moyens nécessaires pour assurer la prise de Bardia. De Villiers concentre la majeure partie de ses forces, *3rd* et *4th South-African Brigades*, contre la base ennemie, ne laissant qu'un rideau d'unités pour masquer Solloum-Halfaya. Les assaillants de Bardia sont renforcés par les *8th* et *44th Royal Tank Regiments* de la *1st Army Tank Brigade*, équipés de Matilda mais aussi de Valentine. Pour appuyer l'attaque, l'artillerie est concentrée ; en plus des *67th* et *68th Medium Regiments* renforcés par la *211th Medium battery*, les Alliés disposent du *7th Field Regiment*, du *1st Cape Field Artillery Regiment* et du *1st Carpathian Field Regiment* détaché de la Brigade polonaise, soit 104 canons de *25 Pounder* et 32 pièces lourdes ! En outre, et pour faire bonne mesure, l'appui aérien sera assuré par le *280 Wing* de la *RAF – Squadrons No. 14, 45, 84* et le FAFL « Lorraine » – tandis que le *No. 451 Squadron* de la *Royal Australian Air Force* assurera le guidage des tirs d'artillerie et l'observation, ce qui a manqué jusque-là.

◀ Photo souvenir de l'entrée de Bardia située sur une colline surplombant le port et la baie ; une chenillette italienne L3 a été renversée afin d'assurer une protection toute relative du poste de garde italo-allemand. Nous sommes à l'automne 1941 et l'offensive Alliée est désormais toute proche. À cette date, les L3, encore présentes en nombre au sein des forces italiennes, ne peuvent plus guère servir à autre chose qu'à constituer des obstacles tant ces machines sont dépassées !
Archives Caraktère
Coll. Kadari

▶ L'hiver 1941-42 fut très pluvieux en Marmarique et en Cyrénaïque. Contrairement à ce que pourrait laisser penser ce cliché montrant un campement allemand totalement noyé par l'irruption soudaine d'un *Oued*, ces pluies avantagèrent Rommel en couvrant sa retraite et en aggravant les difficultés des Sud-Africains devant Bardia. La nuit de la Saint-Sylvestre 1941, passée dans la brèche conquise de haute lutte au milieu du périmètre défensif de Bardia, restera longtemps dans les mémoires des soldats de la *2nd South-African Division*… Coll. Mas

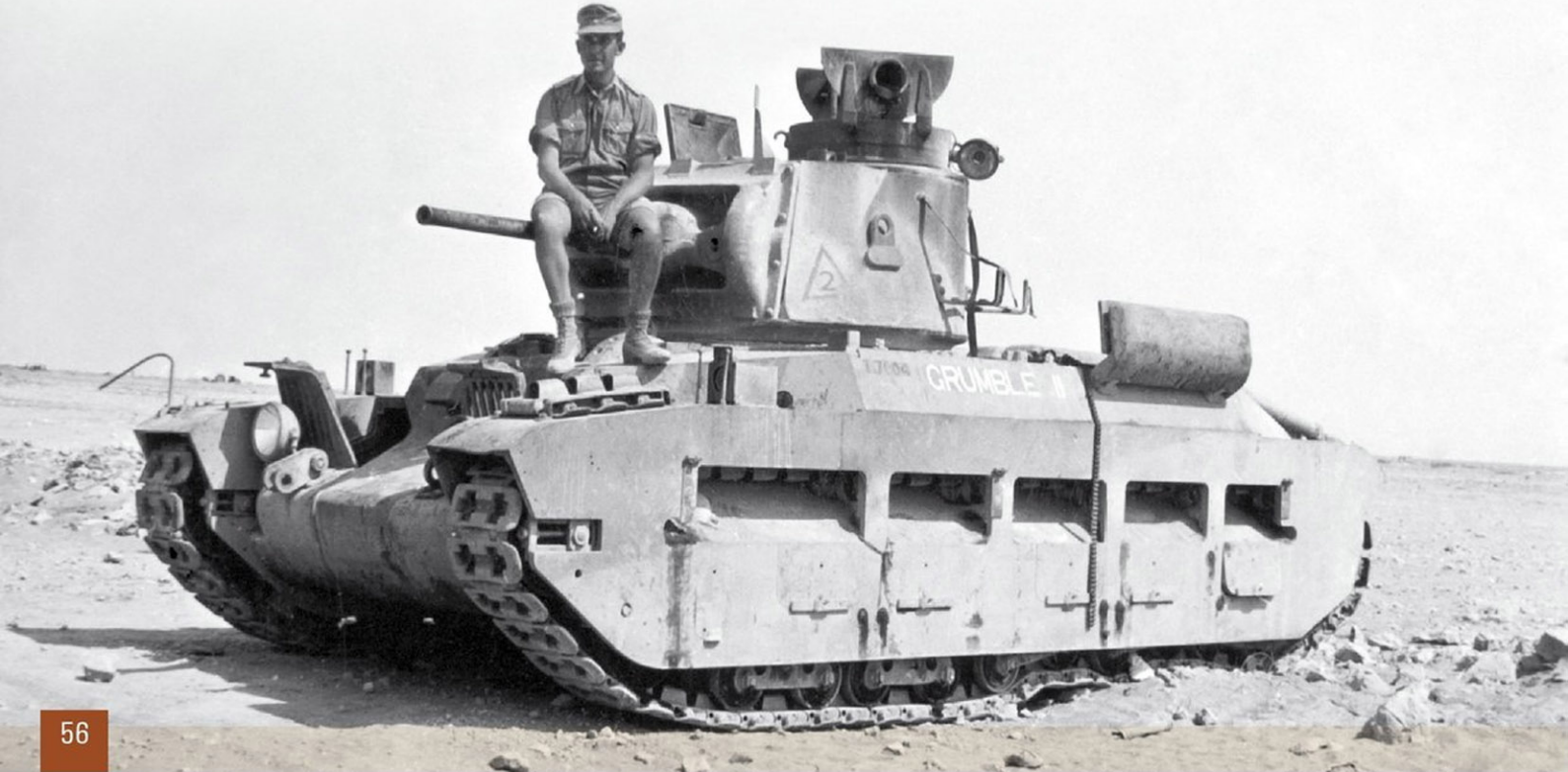
Enfin, la base sera également bombardée par le croiseur *HMS* Ajax, l'un des « tombeurs » du *Panzerschiffe* Admiral Graf Spee lors de la bataille du Rio de la Plata, et la canonnière Aphis rapatriée de Chine en 1939.

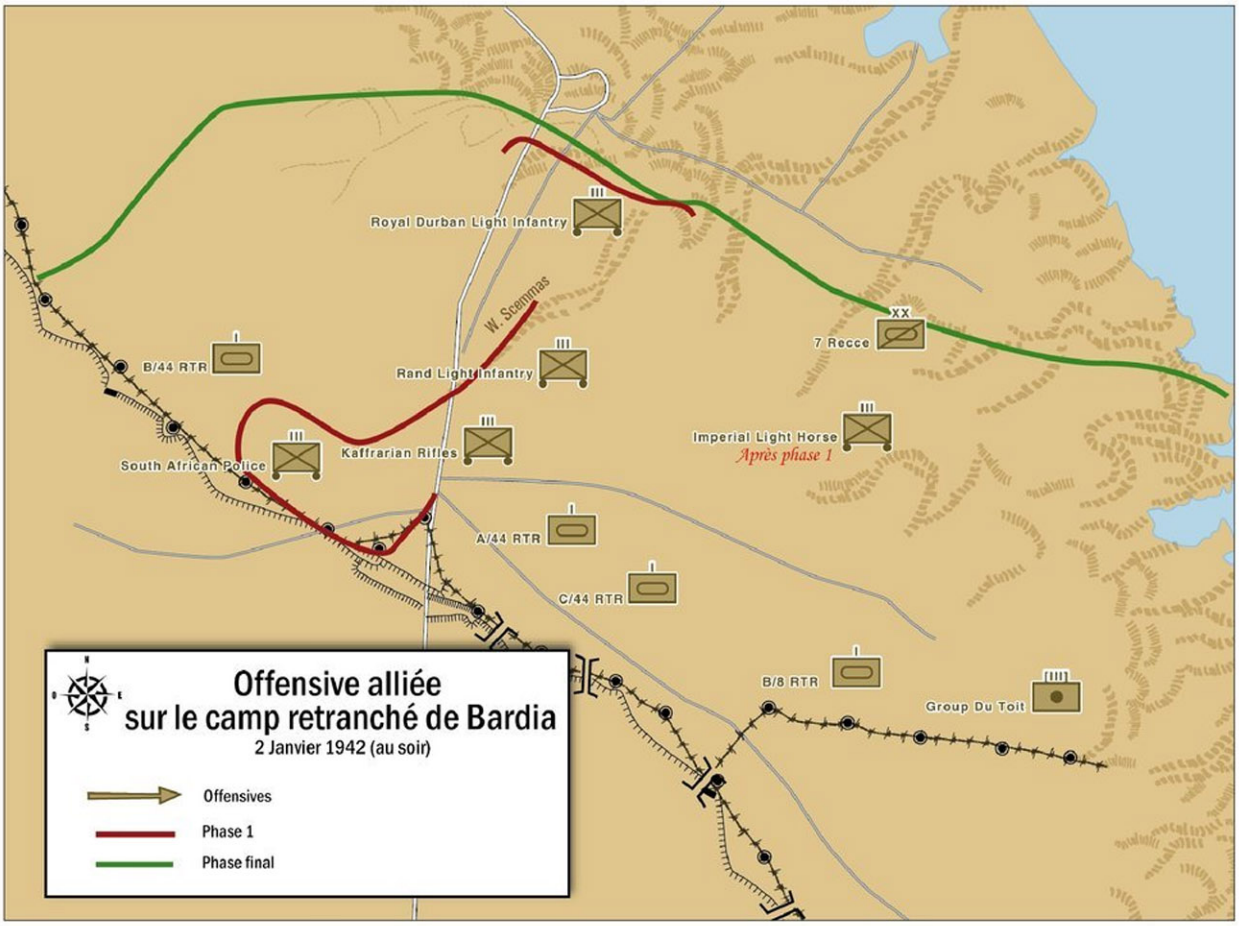
C'est au petit matin du 31 décembre 1941 que les Sud-Africains s'élancent à l'assaut, étant entendu qu'ils ont reçu l'ordre de limiter leurs pertes. Le plan prévoit une attaque par le Sud, à l'Est de la route Bardia-Capuzzo, par trois bataillons d'infanterie évoluant en collaboration avec les trois *Squadrons* du *8th RTR* équipés de Matilda *Mk. II*. En réserve, les attaquants disposent du *1st South-African Police* et du *44th RTR*. Après une préparation d'artillerie intense qui détruit le réseau téléphonique de la base, l'infanterie capture les postes numéros 17, 19 et 21 après de durs combats, parfois à la baïonnette. Le Génie démine hâtivement les passages pour que les Matilda puissent avancer vers l'intérieur de la base, suivis de près par le *1st Kaffrarian Rifles*. L'irruption des chars d'infanterie, qui avaient déjà participé en décembre 1940 à la prise de la forteresse, soulage les fantassins qui sont bloqués par les tirs des défenseurs, certaines sections accusant un taux de pertes de 100% !

Mais la progression reste difficile et les hommes du *II/16° Fanteria*, du *Genova Cavalleria* et des *Guardia alla Frontera* s'accrochent désespérément à leurs positions. Les pertes alliées sont lourdes, surtout au cours de leur progression vers leur deuxième objectif qui se trouve à portée des positions défensives longeant le *Wadi* Scemmas, des positions tenues par les artilleurs italo-allemands. L'un des deux *8,8cm* est engagé sur le flanc gauche des assaillants. Il commence à détruire un à un les Matilda tandis que l'infanterie avance lentement. Le *C Squadron* du *8th RTR* perd ainsi cinq chars en quelques minutes. Les unités se désunissent progressivement pendant que le chaos s'étend sur les arrières de la progression alliée, les batteries tentant de toutes avancer en même temps : plus de 76 canons engorgent bientôt les brèches ouvertes par les démineurs alors que les communications sont réduites à des bribes de messages incompréhensibles.

Malgré tout, vers 11 heures, l'*Imperial Light Horse* parvient au bord de la crête du *Wadi* Scemmas et aperçoit au loin les habitations de Bardia. Mais ce bataillon ainsi que le *Kaffrarian Rifles* se retrouvent avec un flanc totalement « en l'air ». En vieux guerriers expérimentés, Schmitt et le *Colonello* Pierucci ne mettent pas longtemps à en profiter et, vers 14h00, une contre-attaque est lancée. Elle se solde par la capture de l'état-major du bataillon sud-africain tandis que le *8,8cm* empêche les véhicules du *Middellandse Regiment* et les chars d'intervenir. L'attaque italo-allemande se poursuit sur le *Kaffrarian Rifles* avec l'aide de plusieurs blindés – les Sud-Africains parlent d'au moins une automitrailleuse à 8 roues, mais il s'agit plus vraisemblablement de L3 et de véhicules légers armés de pièces de *2cm* – et le repousse brutalement vers le Sud. Les Allemands se rabattent ensuite sur les arrières des trois compagnies de l'*Imperial Light Horse* isolées et privées de commandement et de réserve. Stupéfaits par la réaction agressive ennemie, les Sud-Africains engagent le *1st South African Police* pour aveugler la brèche laissée grande ouverte par la retraite désordonnée du *Kaffrarian Rifles*. À la nuit tombée, les compagnies isolées décrochent. Dans le même temps, la portion Sud-Est du périmètre qui a été capturée est consolidée par le *Rand Light Infantry*, les restes de l'*Imperial Light Horse* et le *1st South African Police*.

▼ Voici l'un des Matilda *Mk. II* du *3rd RTR* (*2nd Troop* du *A Squadron*) capturés lors des opérations du printemps 1941 sur la frontière égyptienne. Cet exemplaire paraît être en assez bon état. Lors du siège d'Halfaya, il restera encore un Matilda « *beute* » réutilisé par les Allemands. Il sera notamment engagé lors d'un raid lancé le 24 décembre contre un poste avancé du *2nd South African Police Battalion*. Il convient de noter que les assiégeants engageront aussi des Matilda au sein du *8th RTR* (*1st Army Tank Brigade*) en appui de leur assaut contre Bardia. À la fin de l'année 1941, ce char lent et mal armé a perdu son aura d'invincibilité et sera bientôt retiré des premières lignes, à l'exception de versions spéciales. The Archive of Modern Conflict - R00379-01



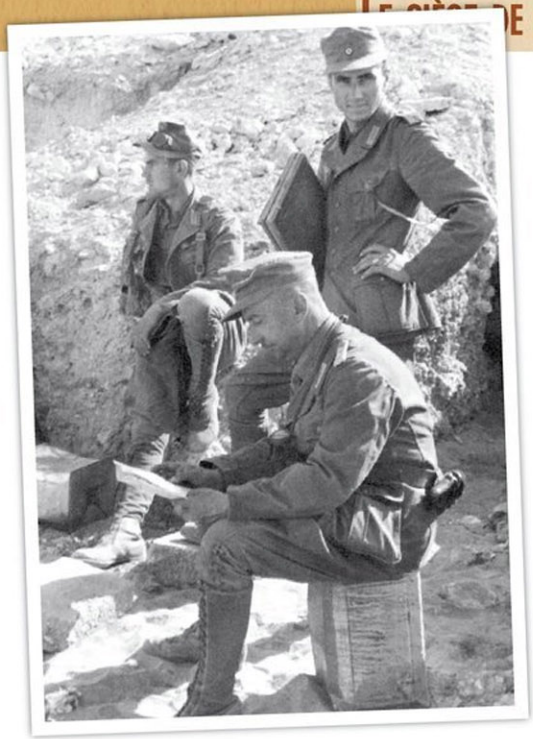


Les Matilda se retirent pour refaire les pleins et sommairement réviser leurs mécaniques durement sollicitées pendant que les Valentine du *44th RTR* les remplacent aux côtés des fantassins. Le *8th RTR* accuse la perte de cinq chars détruits et 25 endommagés ! La nuit tombe sur ce champ de bataille oublié. Et, avec l'obscurité, revient la pluie glacée. Chacun tente de se réchauffer comme il peut durant cette Saint-Sylvestre 1941.

Walther Schmitt est parvenu à contenir l'avance de l'ennemi mais ce dernier n'a pas été repoussé. Désormais, l'Allemand sait que les jours de la base sont comptés. Depuis le 28 décembre, il a demandé un support aérien qui ne vient pas, les aérodromes de Tripolitaine étant trop loin et ceux de Crète bloqués par le mauvais temps. Sans illusion, le 1er janvier 1942, il réclame l'envoi de toute urgence d'un bataillon de *Fallschirmjäger* et de canons antichars afin de renforcer ses défenses réduites à un *8,8cm* et un *5cm*. Toutes ses demandes sont refusées, la *Panzergruppe* lui recommandant d'utiliser ses autres canons afin de combattre les chars. Il réplique alors vertement que ses pièces sont déjà toutes engagées et que la plupart sont non mobiles !

Une tempête de sable se lève au cours du 1er janvier 1942, et qui bloque toutes les opérations. Le *Major-General* Isaac Pierre de Villiers rameute des renforts – *1st Royal Durban Light Infantry* et *7th Recce Battalion* – et décide de renouveler ses efforts afin d'élargir la portion de terrain capturée en franchissant le *Wadi* Scemmas vers Bardia. En fin d'après-midi, les vents tombent pour laisser place à des pluies glacées. L'attaque est lancée vers 22h00 par une « Pilgrim Force » regroupant le *1st South African Police*, le *Kaffrarian Rifles*, *le Rand Light Infantry*, appuyée par les engins du *44th RTR* et le *B Squadron* du *8th RTR* ainsi que la *C Company* du *Middellandse Regiment*. La *3rd Brigade* assurera la liaison sur le flanc droit de la « Pilgrim Force » avec le *1st Royal Durban Light Infantry* et le *7th Recce Battalion* escortés par le reste du *8th RTR* et la *B Company* du *Middellandse Regiment*. L'*Imperial Light Horse*, déjà fortement éprouvé, sera en réserve. L'assaut est précédé d'une préparation d'artillerie brutale réunissant 136 canons. Les bataillons appuyés par les chars conquièrent les positions les unes après les autres. Les défenseurs commencent à se rendre en grand nombre. Le *Kaffrarian Rifles* capture peu après minuit le second et dernier *8,8cm* disponible de la garnison. Les Sud-Africains s'emparent aussi des dépôts de vivres et de ravitaillement ennemis dans la nuit du 1er au 2 janvier 1942. Toutefois, les défenseurs résistent encore suffisamment pour amener l'infanterie alliée à se replier à l'abri au matin du 2 janvier.

◀ Pièce italienne de 105/28 installée en protection de Bardia. La base est défendue par sept canons de 105/28 et deux de 120/45 de Marine. Ces bouches à feu, récupérées sur les unités légères de la *Regia Marina* coulées en 1940 par les Britanniques, sont d'une utilité limitée pour ce qui concerne un siège terrestre et la garnison manquera d'artillerie mobile pour parer aux assauts sud-africains. Elle parviendra cependant à repousser les premières attaques et il faudra que la *8th Army* engage la *1st Army Tank Brigade* pour qu'enfin une brèche soit faite le 31 décembre 1941, entraînant la reddition de la base le 2 janvier 1942. Coll. Mas



▲ Le *Major* Bach en train de lire un message. Cet officier pugnace et charismatique va incarner la résistance de l'Axe à la passe d'Halfaya, au point d'éclipser le fait que les Italiens formeront la majeure partie des troupes assiégée du secteur. Malgré la valeur de ces soldats abandonnés, la soif et le manque de ravitaillement rendront inéluctable leur reddition le 17 janvier 1942 ; reddition qui n'interviendra qu'après l'épuisement des dernières réserves, au-delà de toutes les prévisions. Coll. Mas

Les pertes des assaillants restent importantes, notamment en véhicules, le *1st South African Police* perdant quatre *Bren-Carriers* alors que le *44th RTR* verra le *Light Tank* de son officier de reconnaissance incendié par un antichar ennemi. Les objectifs de l'attaque ne sont d'ailleurs pas atteints au 2 janvier au matin.

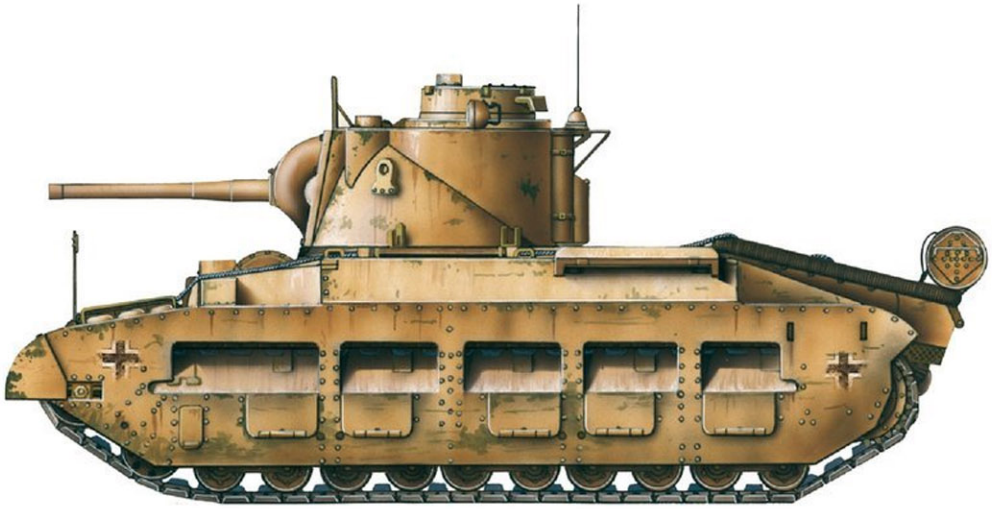
Dès 1h00, Schmitt a demandé à Rommel l'autorisation de se rendre. Il sait que la garnison n'a plus de vivres et a perdu son dernier *8,8cm*. La *Panzergruppe* « Afrika » accepte que Bardia se rende et Walther Schmitt envoie immédiatement des parlementaires tandis que la garnison fait sauter ses ultimes stocks de munitions et tire dans toutes les directions d'innombrables fusées-éclairantes rouges et vertes. Les pertes sud-africaines sont de 132 tués et 270 blessés (dont 26 tués et 93 blessés lors des derniers combats), auxquels il faut ajouter 8 tués et 29 blessés parmi les forces néo-zélandaises, britanniques et polonaises. La prise de Bardia entraîne la reddition de 2 442 soldats italiens et 2 143 combattants allemands. Les Alliés affirment avoir capturé 7 775 hommes, ce qui semble excessif, surtout si l'on tient compte des pertes subies par la garnison, à savoir 300 tués et 600 blessés environ.

« Prochain arrêt », Solloum-Halfaya

Le succès contre Bardia ne résout cependant pas le problème du ravitaillement de la *8th Army* car les soldats de l'Axe encerclés à Solloum-Halfaya bloquent encore et toujours la route côtière. Ritchie ordonne aussitôt que les opérations soient relancées contre les garnisons italo-allemandes qui s'accrochent à leurs positions. Pourtant, personne au sein du quartier général de l'Armée comme au sein de la *2nd South-African Division* ne semble se rendre compte de l'urgence qui commande à agir au regard de la situation stratégique globale en Afrique du Nord. Seul Claude Auchinleck répète inlassablement dans ses correspondances que la passe d'Halfaya doit être nettoyée au plus tôt, notamment dans un courrier à Ritchie du 4 janvier 1942.

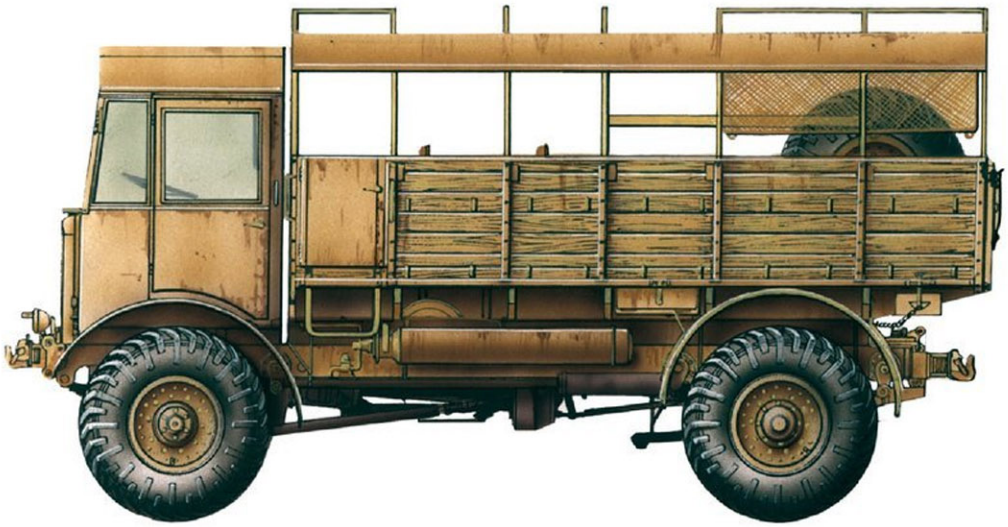
Les positions de la « Savona » s'échelonnent sur plusieurs points d'appui fortifiés, dont les alentours sont minés : Solloum-Halfaya, bien sûr, mais aussi « Faltenbacher » et « Cirener », les postes de Bir Ghirba, Cova et d'Avanzo ayant dans l'intervalle été évacués en décembre. Les britanniques du *XXX Corps* ont réévalué les forces tenant ces points à hauteur de 4 500 soldats allemands et 1 200 combattants italiens, avec environ 45 canons de divers calibres. En réalité, il y a 2 124 Allemands et 3 400 Italiens répartis sur la zone. La passe d'Halfaya est tenue par les restes du *I./Schützen-Regiment 104*, rebaptisé *Oasis-Bataillon 300,* renforcé par le *III/15° Fanteria* et appuyé par le *III/ 2° Artiglieria Celere*, un *Gruppo di Formazione* de 105/28, trois pièces de *8,8cm*, trois de 75/46 italiens et une batterie de trois canons de 155 GPF français de prise. Les autres positions sont tenues par des détachements du *I/15° Fanteria* et des *Oasis-Kompanien 2* et *11* renforcés par de l'artillerie avec, à « Faltenbacher », trois pièces de *8,8cm*, trois canons de 75/46 et quelques autres pièces récupérées ainsi que des Breda de 20mm. À noter que l'avant-poste appelé « Wellebrecher » est lui-même garni par un peloton allemand de l'*Oasis-Kompanie 1* et un canon *Pak 38* de *5cm*, un mortier italien de 81mm et deux mitrailleuses lourdes.

▼ Une pièce de *8,8cm* particulièrement bien embossée tire sur un objectif à longue portée. Nous sommes dans une position fortifiée allemande construite au cours de l'été ou bien de l'automne 1941, sur la frontière égypto-libyenne. Du fait de la stabilisation du front, les retranchements constitués de sacs de sable ont progressivement laissé la place à des positions creusées dans la roche. Si Bardia n'a que deux *8,8cm* pour assurer sa défense, les positions autour d'Halfaya comptent six pièces réparties entre la passe elle-même et « Faltenbacher ». En outre, les défenses antichars sont renforcées par des canons italiens de 75/46 repris aux Britanniques et réarmés par les Allemands, ainsi que les pièces de 47/32 et 37/45 des compagnies *Anticarro* italiennes. Archives Caraktère - Coll. Kadari

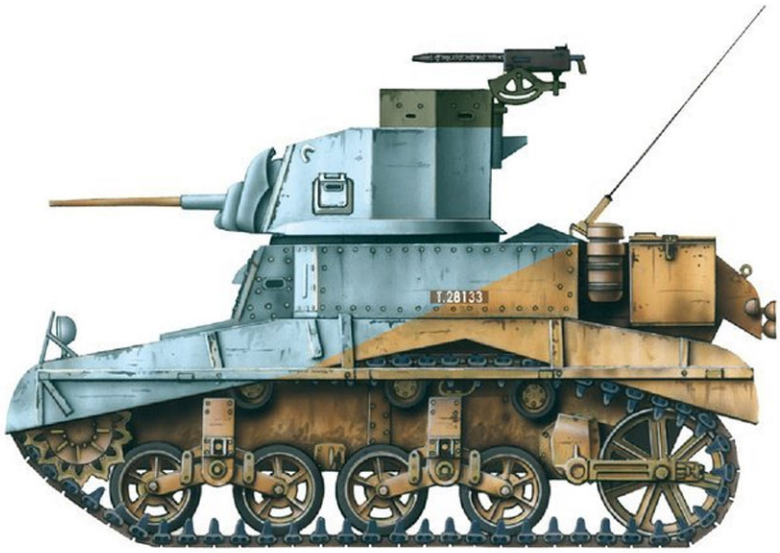


Char d'infanterie Matilda *Mk. II*

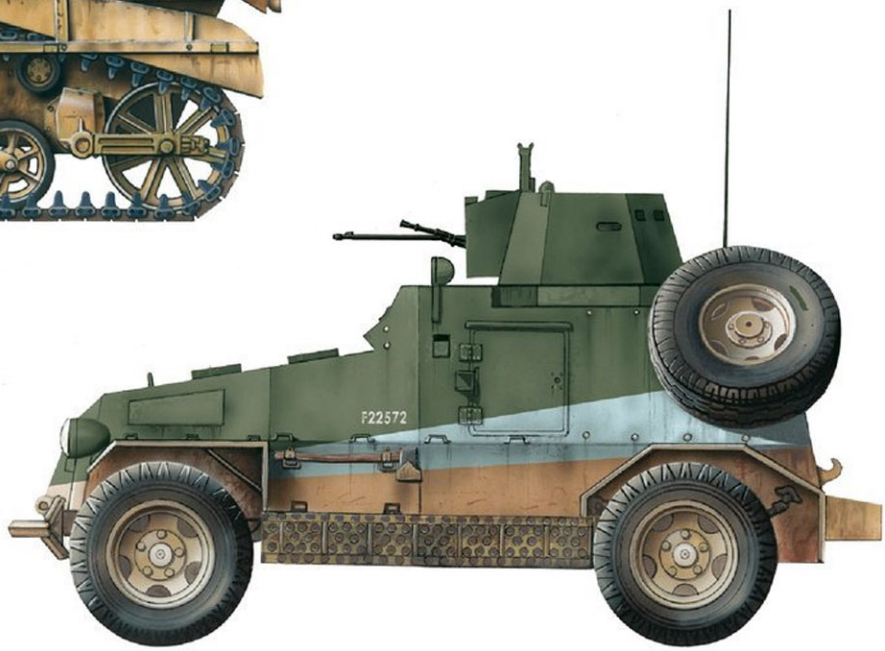
Capturé par les troupes allemandes, ce char sera réutilisé par la garnison de Bardia le 24 décembre 1941. Les marquages sont donnés sous réserves.



Tracteur d'artillerie AEC Matador
211th Medium Battery
Secteur d'Halfaya, janvier 1942

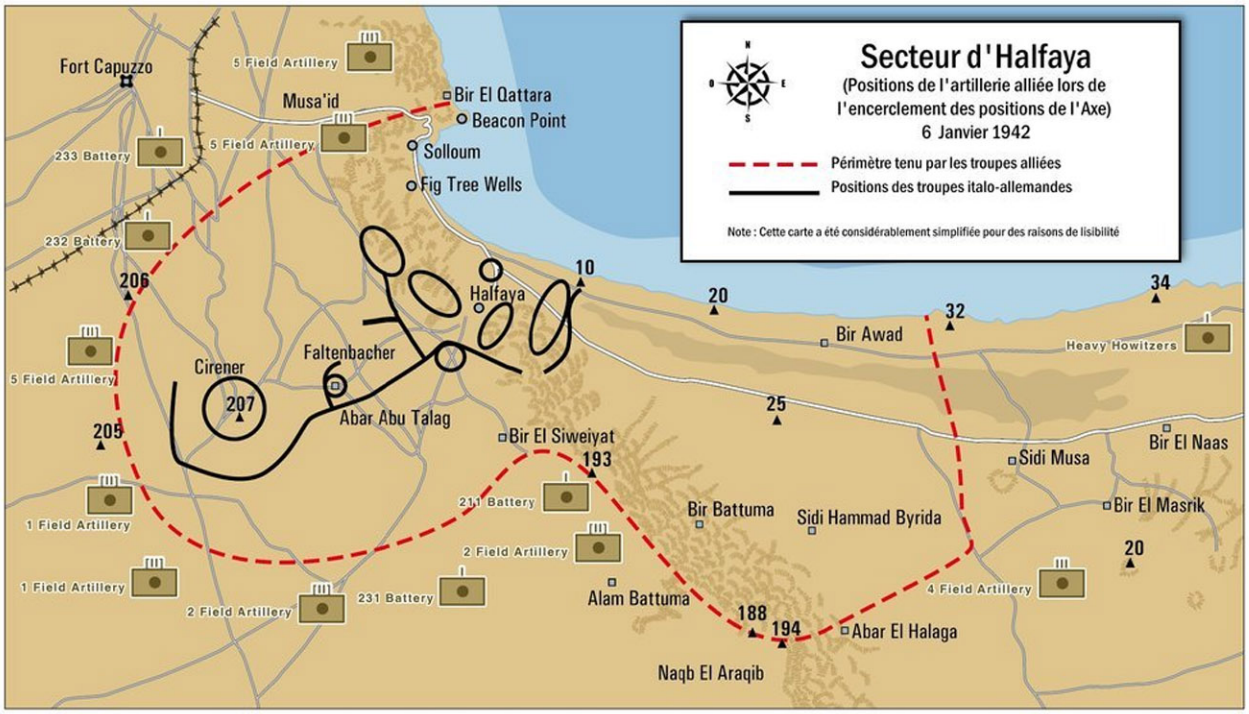


Char léger M3
New Zealand Divisional Cavalry Regiment
(temporairement affecté à la *2nd South-African Division*)
Secteur de Tobrouk, décembre 1941



Automitrailleuse Marmon-Herrington *Mk. IIIa*
South African Cavalry Regiment
2nd South-African Division
Secteur de Bardia, décembre 1941

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2008



Enfin, la Division « Savona » peut compter sur une compagnie d'*Arditi*, qui sera durement engagée dans la défense de Solloum-bas, et sur une compagnie d'une dizaine de L3 jouissant du renfort bienvenu d'un Matilda *Mk. II* capturé et retourné contre ses anciens propriétaires.

La garnison a été ravitaillée pour la dernière fois par une barque venant de Bardia le 31 décembre 1941. Depuis, elle ne peut plus compter que sur les parachutages de la *Luftwaffe* et les Junkers se succèdent irrégulièrement chaque nuit. Les liaisons sont assurées par un émetteur-radio à grand rayon d'action qui permet de joindre sans difficultés la *Panzergruppe* pourtant repliée à l'orée de la Tripolitaine. Dès le 4 janvier, le *Generale di Divisione* Fedele de Giorgis a demandé une évacuation par mer de l'ensemble de ses forces (qu'il évalue à 5 600 hommes) car ses réserves en vivres et en eau sont à peine suffisantes pour tenir jusqu'au 6 janvier. Bastico transmet cette demande au *Comando Supremo* qui expose à nouveau que toute évacuation par la mer est exclue. La *Luftwaffe* prend alors l'engagement d'assurer un parachutage quotidien de 8 à 10 tonnes de vivres et de 6 d'eau potable. De son côté, Bach sollicite la *Panzergruppe* pour que des vivres soient envoyées en urgence. Mais la réalité se révèle en deçà des promesses. Et, le 7 janvier, de Giorgis signale que les largages des nuits précédentes permettent, en réduisant encore de moitié les rations, de seulement tenir jusqu'au 9. La garnison bénéficie pourtant d'un répit depuis le 6 janvier car le *XXX Corps* réorganise son artillerie : le *1st Carpathian Field Regiment* est renvoyé vers la Brigade polonaise tandis que la *211th Medium Battery* se déploie contre Halfaya. La *2nd South-African Division* est également renforcée par la *Free French Brigade* qui commence à relever les Sud-Africains sur la côte, à l'Est du

▶ Vue de l'un des points d'eau de la base de Bardia. La question de l'eau potable est cruciale pour la garnison italo-allemande, au point qu'elle sera la cause de la reddition de la passe d'Halfaya après la prise du dernier puits dans la plaine de Solloum-le-bas.
Coll. Mas

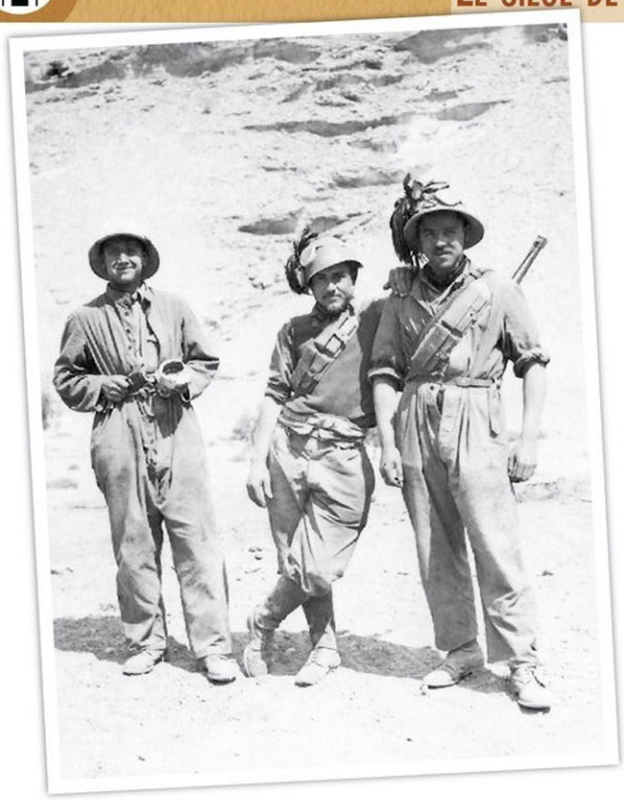
◀ Unité de « *Portee* » formée de trois canons de 47/32 antichars italiens montés sur camions tout-terrain. Ceux-ci sont habilement embossés derrière des murets de pierres hâtivement montés afin de parer à l'éventuelle menace d'un blindé. Les véhicules, qui semblent être des *CMP 15-cwt Light Trucks*, sont manifestement déployés lors d'un entraînement. The Archive of Modern Conflict - R00297-21

▼ Affût double italien de 120/45 initialement monté en tourelle sur les contre-torpilleurs de la classe *Turbine* de la *Regia Marina*. Plusieurs de ces navires seront perdus en 1940, au large des côtes de la Cyrénaïque : L'*Euro* et le *Zeffiro* à Tobrouk, les *Ostro* et *Nembo* à Bomba et, enfin, les *Aquilone* et *Borea* à Benghazi. Il semblerait que cette tourelle proviendrait du *Zeffiro* qui sera réenfloué puis allégé de son armement avant d'être ramené en Italie. Une autre tourelle de ce type sera employée à Tobrouk. Ce cliché a été pris en janvier 1941 par un officer d'artillerie britannique mais cette tourelle est vraisemblablement celle qui sera réemployée à la défense de bardia en décembre de la même année. Coll. Mas

périmètre d'Halfaya. Ceux-ci ont redéployé leurs unités de Bardia vers la poche de Solloum-Halfaya.

La question qui agite les commandants alliés est de trouver la manière de réduire la poche sans avoir à subir de pertes ou presque. Diverses idées fusent au sein des généraux de la *8th Army*, Ritchie proposant même de renvoyer 3 000 prisonniers capturés à Bardia vers la poche afin d'instantanément épuiser les vivres et les réserves de la garnison. Cette solution n'est évidemment pas retenue même si les Britanniques éprouvent eux-mêmes les pires difficultés à ravitailler et évacuer les soldats ennemis capturés. La réouverture de la route côtière et le prolongement de la voie ferrée sont bloqués par la résistance inattendue de la garnison italo-allemande d'Halfaya. En attendant, la *85th Camouflage Company* construit une fausse gare en Égypte, avec des simulacres de wagons et de locomotives à 3 kilomètres du terminus de la ligne ; cette installation sera systématiquement bombardée durant les mois à venir. Les Britanniques décident que, si la poche tient toujours le 9 janvier, il faudra se résoudre à l'attaquer. En conséquence, le Caire ordonne à la *1st Army Tank Brigade* de renforcer les Sud-Africains. Dès le 8 janvier, les Alliés reprennent leurs bombardements de la zone, occasionnant des dégâts et des pertes sensibles chez l'ennemi.

Le 9 janvier, Halfaya est toujours aux mains italo-allemandes ; aussi les unités assiégeantes resserrent-elles leurs positions afin de préparer un assaut. Les escarmouches se multiplient, avec plusieurs Sud-Africains capturés à l'occasion de reconnaissances nocturnes un peu trop poussées, notamment dans la nuit du 9 au 10 janvier. Le 10, justement, une violente tempête de sable permet de préparer l'attaque, fixée au lendemain, sans que l'ennemi ne s'y oppose. La *Luftwaffe* parvient à larguer quelques tonnes de vivres et d'eau dans la nuit mais les containers utilisés se brisent lors de leur arrivée au sol… Le 11, à 6h45, la *6th South-African Brigade* lance le *2nd Transvaal Scottish* à l'attaque de Solloum-Bas, tenu par l'*Oasis-Kompanie 13* du *Leutnant* Horst Lieder et une section d'*Arditi*, l'ensemble étant sous les ordres du *Hauptmann* Ennecerus. L'assaut allié commence de manière satisfaisante, les défenseurs de Solloum étant déboussolés par la prise dès 8h30 du hameau de Sidi Muhammad qui débouche sur la capture de 80 hommes, 20 autres étant tués. Les soldats de l'Axe tiennent pourtant leurs positions, empêchant toute progression des Sud-Africains attaquant depuis Solloum-haut. Dès 11h30, le *Lieutenant-Colonel* Dalrymple estime que les défenseurs ont été sous-évalués et que son bataillon ne peut rien faire de plus. Mais le *Brigadier-General* Cooper de la *6th Brigade* est optimiste et il souhaite que l'effort soit concentré contre Solloum. Un nouvel assaut doit être lancé vers 14h30, avec le renfort d'une compagnie du *2nd South African Police*.



▲ Voici un groupe de trois *Bersaglieri* attachés à l'état-major de la division « Savona ». Si les opérations durant le siège rendront inutiles les unités mobiles, les soldats italiens, présents en Afrique pour certains depuis 42 mois, et les autres depuis 18 mois, feront preuve d'une pugnacité et d'une obstination courageuse. Malgré les efforts de la propagande alliée et les craintes allemandes, aucune défaillance sérieuse ne sera constatée et la reddition n'interviendra qu'après l'épuisement de toutes les réserves d'eau. Le général de Villiers, écœuré par cette résistance ayant dépassé tout ce qui avait pu être imaginé, refusera de leur rendre les honneurs ! Courtesy AANA Research Group

Malheureusement pour elle, cette compagnie se perd et ne parvient à son point de départ que bien après la fin du nouveau barrage d'artillerie. La progression reprend jusqu'aux premières maisons de Solloum-bas et les défenseurs, totalement encerclés et cloués par le pilonnage des mortiers, se préparent à se rendre. Mais les Sud-Africains se retrouvent bloqués par le feu de leurs propres mortiers qui arrosent la zone toute l'après-midi. La nuit tombe sur Solloum-bas et les postes sur la route reliant les deux Solloum sont toujours tenu par les survivants italo-allemands. L'attaque est renouvelée le 12, avec l'appui d'une artillerie conséquente et l'aide des canons de la *Royal Navy*. Le village de Solloum-bas est progressivement nettoyé et les défenseurs, épuisés, sans vivres ni eau depuis la veille, se rendent vers 8h45. Les Sud-Africains capturent 334 hommes dont 43 blessés et dénombrent plus de 31 morts. Ils reconnaissent la perte de 110 des leurs dont 30 morts. Mais ce n'est que le 13, à 9h00, que les dernières positions sont occupées, après d'âpres combats conduits par le *2nd Transvaal Scottish* contre quelques « jusqu'au boutistes ». Les Alliés sont désormais en position pour contester la plaine côtière jusqu'à Halfaya et empêcher l'accès au dernier puits d'eau potable, celui de « *Fig Tree Wells* ».

De leur côté, les défenseurs ne peuvent laisser ce puits aux mains de l'ennemi. Aussi, le *Major* Bach monte une opération commando dans la nuit du 13 au 14 janvier pour reprendre ce secteur et remplir le dernier camion citerne disponible. La patrouille du *Leutnant* Eichholz se sépare en deux détachements pour prendre en tenaille les Sud-Africains de la *B Company* du *2nd Transvaal Scottish* qui tiennent ce point de la plus haute importance. Les Allemands surprennent complètement l'ennemi. Leur action est une réussite lorsque, soudain, débouche de la nuit un véhicule du *Middellsande Regiment* qui jette le chaos sur la position ; les deux détachements allemands se tirant même dessus dans la confusion. Eichholz ordonne alors le repli, non sans avoir rempli la citerne de son camion. Bien entendu, les Sud-Africains renforcent immédiatement la garde du puits et aucune autre tentative adverse pour se ravitailler ne réussira.

La lente agonie de la garnison commence. Le 14 janvier, vers 14h00, de Giorgis envoie un message désespéré à ses supérieurs : ses troupes quasiment privées d'eau et de vivres, soumises au bombardement continu de l'artillerie ennemie, n'en peuvent plus. Malgré tout, la position tient encore. La *Luftwaffe* échoue à envoyer du ravitaillement les nuits suivantes. Le 16, à 7h00, l'Italien avertit la *Panzergruppe* qu'il aura épuisé ses ultimes réserves le soir venu et que, si aucun ravitaillement ne lui parvient d'ici peu, il sera alors contraint de se rendre.

Pendant ce temps, Auchinleck apprend avec effroi que l'attaque d'Halfaya n'est prévue que pour le 25 janvier. Or, la situation dramatique du ravitaillement des forces engagées en Cyrénaïque commande que la route côtière soit rouverte au plus tôt. D'ailleurs, le *Lieutenant-General* Webster, chef de la logistique britannique du Moyen-Orient, se fait de plus en plus pressant.

▼ Même unité qu'à la page précédente. Le lecteur intéressé par les détails s'attardera sur le soin apporté par l'équipage de cette « *Portee* » à camoufler les jantes de son camion afin d'éviter les éclats des rayons de soleil sur le métal. Une bâche ou même une simple planche ou pièce de bois peut faire l'affaire dans ce cas-là. The Archive of Modern Conflict - R00297-20

Capture de Solloum

8 - 13 janvier 1942

Mouvements alliés

233/68 Field Regiment

Transvaal Scottish

Barracks

Bir El Qattara

Beacon Point

Musaid

6

Clayden's Trench

Solloum

Sidi Muhammad

B/South African Police

Fig Tree Wells

QG/South African Police

A/South African Police

C/South African Police

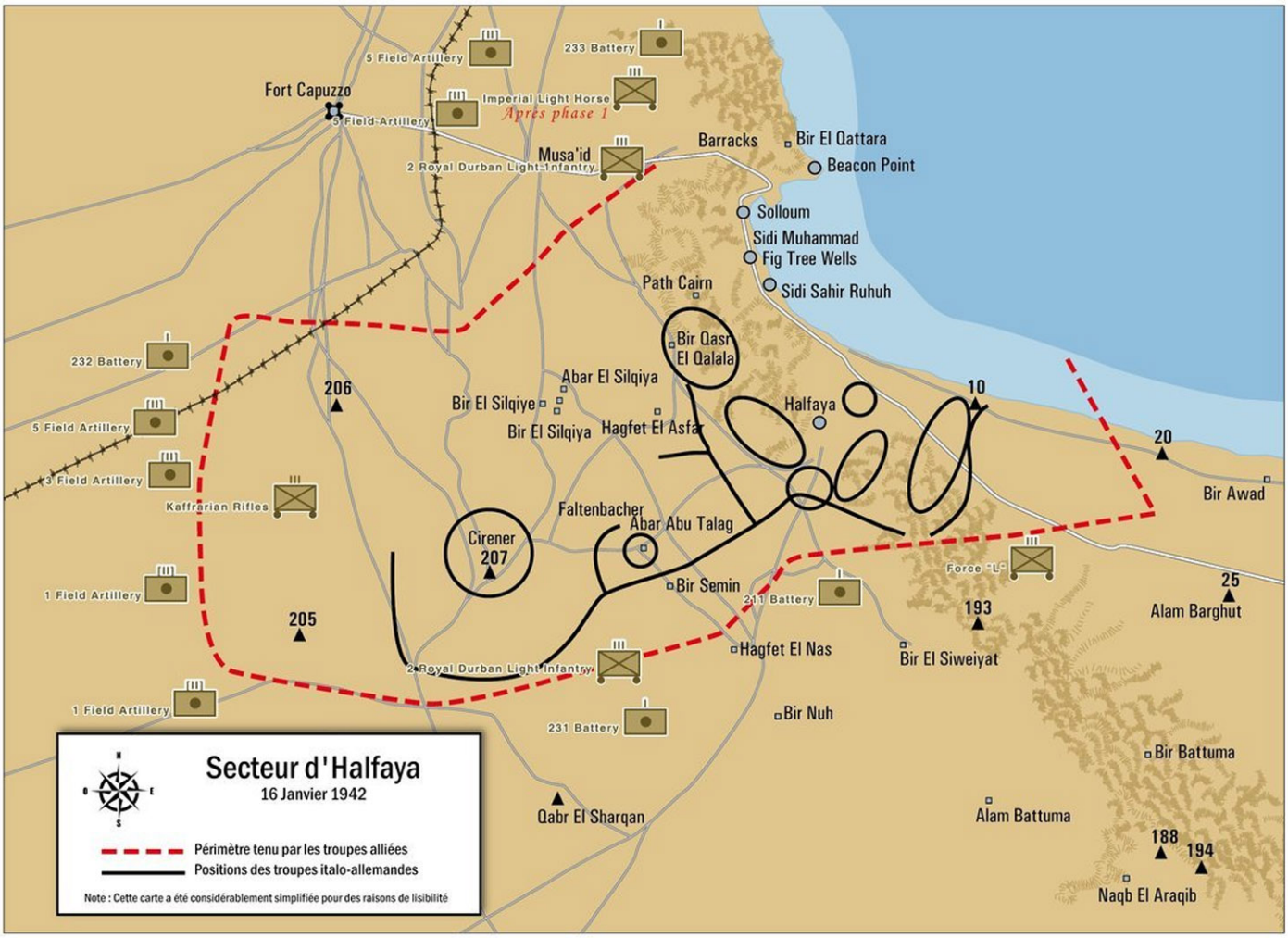
Path Cairn

Bir Qasr El Qalala

Abar El Silqiya

Hagfet El Asfar

Passe d'Halfaya



En outre, Auchinleck souhaiterait pouvoir retirer la *4th Indian Motor Division* actuellement entre Derna et Benghazi et la faire remplacer par la *2nd South-African Division*. C'est pourquoi l'assaut est avancé au 21 janvier tandis que les Français Libres de la Force « L » – du nom de son chef, le général Edgard de Larminat – parachèvent leur déploiement. Depuis le 12 janvier, le poste avancé « Wellenbrecher » a été abandonné. Les bombardements se poursuivent, avec quelques erreurs comme le 15 janvier quand l'état-major du *1st South African Police* est bombardé avec précision par le *Squadron* « Lorraine ». Les Alliés disposent alors de six bataillons d'infanterie sud-africains, des quatre bataillons Français Libres et du *42nd Royal Tank Regiment*.

C'est dans cette situation que Fedele de Giorgis se résout à envoyer le *Colonello* Martinelli et le *Hauptmann* Voigt pour organiser sa reddition, le 17 janvier, à 7h00. De fait, cette reddition sera autorisée par Rome vers 15h40, après que Kesselring ait informé le *Comando Supremo* que les difficultés actuelles pour ravitailler la poche par la voie des airs se révèlent insurmontables. Les Alliés capturent l'ensemble de la garnison, dont deux généraux italiens, de Giorgis et Buttafuoco, et le *Major* Bach, récent récipiendaire de la *Ritterkreuz*. Alors que les hommes de l'*Oasis-Kompanie 1* du *Leutnant* Gehring se rendent, l'artillerie des Français Libres ouvre le feu quelques instants par erreur, la Force « L » n'ayant pas été informée de la reddition de la poche. Ce tir malencontreux est encore aujourd'hui cité par d'aucuns comme un prétendu « crime de guerre » commis par des soldats des FFL, ce qu'il n'est bien évidemment pas !

▶ Pièce de 105/28 tractée par un Pavesi. Si le tracteur italien dispose de pneus modernes, le canon, lui, a encore ses roues en bois... Ce cliché représente un élément de la batterie « Frongia » du *III/ 2° Artiglieri Celere* présent sur les positions d'Halfaya depuis l'arrivée des Allemands en avril 1941. Coll. Mas

« Rira bien qui rira le dernier ! »

Les Alliés peuvent enfin lancer les travaux de réparation de la route ainsi que ceux visant à prolonger la voie ferrée égyptienne jusqu'à Belhammed, au Sud-Est de Tobrouk. Ils ont toutefois pris un retard qui permet à Rommel d'envisager une contre-attaque qui deviendra l'un de ses succès les plus remarquables. Il est de bon ton de signaler que les pertes subies par l'Axe à l'occasion des redditions de Bardia et d'Halfaya aggravent considérablement « l'addition » de la défaite liée à l'opération alliée « Crusader ». Pourtant, quand on prend la peine de se pencher sur les chiffres réels, le ratio des pertes infligées lors des captures des poches abandonnées par Rommel au cours de sa retraite est moins important. C'est

ainsi que les Italiens, qui constituent la plus grosse part des effectifs de la *Panzergruppe* « Afrika », annoncent la perte de 33 813 hommes entre le 15 novembre et le 28 décembre 1941, alors que le nombre total de soldats s'étant rendus à Bardia et Halfaya n'est que de 5 842 prisonniers (auquel il faut ajouter 300 tués environ). On constate que l'on est loin des 38 % dont parlent la plupart des historiens !
En approfondissant l'analyse, l'on se rend compte que les pertes les plus sensibles de l'Axe sont constituées par les destructions et les captures opérées à l'encontre de l'immense base logistique constituée durant l'été et l'automne 1941, à l'Est de Tobrouk, et qui sera nettoyée par les Sud-Africains avec efficacité et célérité. Outre les 39 *Panzer* revendiqués, sur un total de 220 perdus entre le 15 novembre et le 28 décembre, la *Panzergruppe* perd son stock de pièces de rechange, ses ateliers de réparation établis « en dur », ses installations logistiques et nombre de précieux spécialistes accoutumés à la guerre dans le désert… Ajoutons à cela que la capture de Bardia permet au *XXX Corps* de libérer 1 171 prisonniers britanniques, soit presque le quart des prisonniers faits durant « Crusader ».
Enfin, sur le plan symbolique, Walther Schmitt est le premier officier général allemand capturé durant la Seconde Guerre mondiale.
Mais il faut mettre en perspective ces éléments, notamment l'incroyable résistance des garnisons italo-allemandes isolées et laissées pour compte qui va dépasser toutes les espérances. En bloquant la route côtière et la possibilité de lancer les travaux de prolongement de la voie ferrée, travaux titanesques qui ne seront finalement achevés que le 13 juin 1942, soit à la veille de la retraite de la *8th Army* de Gazala, les troupes de l'Axe encerclées vont mettre en péril toute la chaîne de ravitaillement des forces alliées lancées en Cyrénaïque à la poursuite de la *Panzergruppe* « Afrika » en retraite. Au mois de janvier 1941, les unités de la *4th Indian Motor Division* et celles de la *2nd Armoured Division* souffrent ainsi de graves difficultés logistiques : vivres et carburant manquent au point qu'il n'est pas possible de poursuivre l'entraînement, d'organiser une poursuite agressive de l'ennemi, ni même de constituer des stocks ; pis encore, les patrouilles et coups de sonde en direction de l'Ouest sont limités au minimum du fait des pénuries. Cette faiblesse, qui n'a pas échappé aux Allemands, va évidemment être exploitée par Rommel avec son brio tactique légendaire. C'est ce que nous vous proposons de découvrir dans le prochain Hors-Série de « Batailles & Blindés » consacré à l'épopée de l'*Afrika-Korps* en 1942 ! ■

▲ Marmon-Herrington *Mk. II* du *South African Cavalry Regiment*. Ces engins, qui équiperont aussi les Français libres, seront en action tout au long des différentes campagnes du désert. Ces automitrailleuses sud-africaines acquerront une réputation de grande valeur dans les opérations de nettoyage et de harcèlement de 1942, particulièrement à Gazala. Mais c'est à l'Ouest de Bardia, en décembre 1941, qu'elles donneront les premiers signes de leur efficacité.
Droits Réservés

▼ Cimetière de véhicules photographié dans l'un des *Oueds* asséchés du périmètre défensif d'Halfaya. Ces carcasses sont celles de camions italiens abandonnés lors de la retraite de 1940 et cannibalisés pour réparer d'autres véhicules du même type. Au premier plan, l'on distingue deux Lancia 3Ro puis, plus loin, ce qui paraît être un Fiat 626NM.
Courtesy AANA Research Group

« LA VIE DE CHÂTEAU »

Combattre dans les « Tanks » de la Grande Guerre

Par Hugues Wenkin

Lorsque l'on évoque la naissance des « Tanks » et leurs premiers combats, bien souvent, les hommes qui servaient à leur bord sont purement et simplement oubliés. Pourtant, leur vie tumultueuse de pionniers mérite que l'on s'y intéresse. L'on est ainsi en droit de se poser la question suivante : un fantassin vivant dans la boue pendant des semaines et pilonné à longueur de journée aurait-il eu envie d'échanger sa place avec celle de ces tankistes de la première heure ?

Après avoir inventé le « Tank », l'Armée britannique doit logiquement « inventer » le tankiste ! En 1916, l'homme qu'elle charge de cette mission n'est autre que le *Colonel* Swinton. Le choix est judicieux car c'est ce visionnaire qui est à l'origine de la réflexion ayant abouti à la création de ces machines de guerre révolutionnaires. Il semble pourtant que le principal intéressé ait été surpris par sa nomination. C'est toutefois avec ardeur qu'il se lance dans la tâche de mettre sur pied une unité qui n'a jamais connu d'antécédents dans l'Histoire. Initialement, la nouvelle force est appelée *Armoured Car Section, Motor Machine Gun Service.* Deux mois plus tard, le nom change pour devenir *Heavy Section Machine Gun Corps*, cette désignation convenant mieux au secret entourant les « Tanks ». En outre, l'association avec le corps des mitrailleurs est judicieuse tant elle permet d'aisément recruter des personnels déjà rodés à l'emploi des armes automatiques. Si bien que nombre de premiers tankistes sont issus du corps des mitrailleurs. Par la suite, l'unité deviendra *Heavy Branch Machine Gun Corps* pour finalement devenir le *Tank Corps* en juillet 1917.

Mais revenons au printemps 1916. En bon prophète, Swinton fait le tour des universités et des écoles militaires à la recherche d'officiers acceptant de se porter volontaires pour constituer un embryon d'unité. Ceux qui possèdent des connaissances en mécanique ont entre les mains un véritable atout pour devenir tankistes. Toutefois, le « père des chars » britanniques n'hésite pas à enrôler des recrues pour autant qu'il estime qu'elles soient capables de se familiariser avec « ses » mastodontes d'acier. En outre, les véritables pionniers de l'Arme blindée britannique, les marins du *Royal Naval Air Service* ayant servi à bord des automitrailleuses de Winston Churchill, sont aussi invités à rejoindre l'Armée, tout en conservant leur grade. Cependant, peu d'entre eux acceptent, surtout pour de sordides raisons pécuniaires, le statut de canonnier de la *Royal Navy* étant mieux rémunéré que son équivalent au sein de l'*Army*. Les premiers hommes du *Tank Corps* sont donc d'origines diverses.

DU « POULET DE GRAINS » AU « GRAND DUC » EN DIX LEÇONS

Au regard de l'époque, les premiers tankistes peuvent être considérés comme des hommes d'élite. Ils maîtrisent en effet une somme de connaissances variées, chaque homme devant non seulement être capable de se servir de son fusil et de son pistolet mais aussi de trois types de mitrailleuses différentes : la Hotchkiss, la Lewis et la Vickers. Le canon de *6 Pounder* qui arme les machines impose également que les tankistes aient de solides compétences dans le domaine de l'artillerie. De fait, une fois à bord du « Tank », chaque membre d'équipage doit être à même de remplacer n'importe lequel de ses compagnons. Il en ressort que tous reçoivent des rudiments de mécanique et de pilotage.

Un grand centre d'entraînement et de perfectionnement est ouvert à Wareham, dans le Dorset. C'est là que les aspirants officiers apprennent leur métier. Ceux qui ont postulé depuis la France pour rentrer dans le *Tank Corps* sont envoyés à l'école des cadets du corps des mitrailleuses où ils doivent assimiler dans les délais les plus brefs une immense quantité d'informations. De 6h00 à 21h00, ils s'imprègnent de tout ce qui touche de près ou de loin à leur future mission. Toutefois, l'on n'y parle jamais des « Tanks » car le sujet est tabou, tant il est encore secret. L'équipe d'instructeurs est composée de vétérans sachant parfaitement bien utiliser leurs poumons et leurs cordes vocales sur un terrain de manœuvre… Le *Sergeant Major*, traditionnellement le plus craint et respecté des sous-officiers autocrates de l'Armée anglaise, est une véritable terreur pendant les exercices. Avec de pareils mentors, les novices acquièrent très vite les rudiments de la vie militaire. Après trois mois, ils deviennent des experts en communication par fanions ainsi que des as de la topographie. En outre, ils savent décrire par cœur le maniement des mitrailleuses ainsi que celui du *6 Pounder*. Ils connaissent tous les mystères du masque à gaz et des diverses grenades offensives. Ils reçoivent alors leur assignation pour le *Tank Corps*.

Leur initiation n'est cependant pas encore terminée… Pour ces jeunes officiers, Wareham est une sorte de purgatoire avant le paradis, leur terre promise, celle où ils verront enfin des « Tanks » ! En attendant, ils rongent leur frein en se perfectionnant au maniement du revolver tout en découvrant de nouvelles techniques. Ils reçoivent par exemple un étrange cours – particulièrement détaillé – consacré aux pigeons ! Ils apprendront plus tard que ces oiseaux seront leur unique moyen de communication vers l'arrière.

Après plusieurs semaines de perfectionnement, ils sont envoyés au dépôt de Wool afin d'y suivre les premiers cours exclusivement dédiés aux chars. Pour eux, le « saint des saints » se trouve à deux kilomètres : il s'agit du centre d'entraînement de Bovington. Dans son livre « Tank Warfare », Mitchell décrit l'ambiance particulière qui règne dans le camp : « *Au moment de leur arrivée au camp de Bovington, les aspirants recevaient une paire de salopettes brunes. Le jour suivant, les mécanismes et la structure des chars leur étaient expliqués par des instructeurs dans des hangars servant d'ateliers. Pour celui qui n'était pas porté sur la mécanique, c'était une période éprouvante… Chaque élément séparé du mécanisme avait son propre instructeur. Il débitait des explications monotones à un bouquet d'officiers. Comme les professeurs étaient très proches les uns des autres, leurs grosses voix se mélangeaient entre elles. Un aspirant entendait parler d'une magnéto quand, soudain, il se rendait compte qu'il suivait un cours sur le carburateur dans lequel des phrases étranges portant sur le barbotin où les pignons s'entremêlaient.*

▲ Petit à petit, les effets vestimentaires des équipages de chars de la Grande Guerre sont adaptés aux spécificités des combats à bord de ces engins. C'est ainsi que l'épaisse salopette protégeant les membres d'équipage des projections d'acier incandescent est adoptée. Un masque composé d'une paire de lunettes et d'un bavoir en cote de maille complètera l'attirail.
MRA Bruxelles

◀ Les équipages des « tanks » de la Der des Ders sont unis par un puissant esprit de corps forgé au cours d'entraînements aussi longs qu'éprouvants. Au fil des batailles auxquelles ils vont participer, une camaraderie naitra entre ces hommes et les fantassins. Ici, des tankistes britanniques et des soldats canadiens photographiés en France, en 1918.
MRA Bruxelles

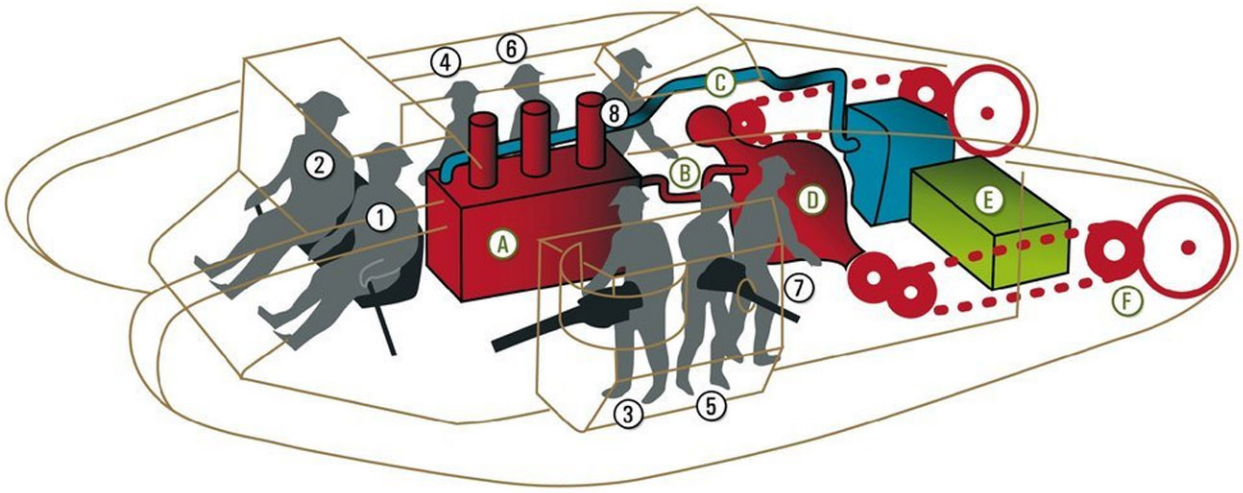
▶ Sur les engins de 1916-16, le réservoir de carburant est placé en hauteur, dans le compartiment de combat du « tank ». Cette nourrice alimente le moteur par gravité. Cette méthode simpliste a toutefois un gros désavantage : l'arrivée d'essence est conditionnée par l'inclinaison de la machine. Elle peut donc s'interrompre lorsque le char évolue sur un terrain en pente. Dans ce cas, la seule solution pour l'équipage est de manuellement remplir le carburateur pour permettre le redémarrage. Ici, une scène de ravitaillement en carburant datant de 1918. MRA Bruxelles

Toutefois, ce qu'il n'avait pas entendu avant midi, un autre le lui expliquait l'après-midi. Ils étaient si passionnés par les Tanks qu'ils en parlaient du soir au matin. La première leçon de pilotage était donnée dans un char à l'arrêt. Elle portait sur la manipulation de l'embrayage, de l'accélérateur et du frein à main. Pour un novice, le tableau de commande, plein de leviers, pouvait laisser perplexe. Quand le moteur démarrait, le hurlement soudain de la machine ajoutait à la confusion. C'est alors que l'instructeur hurlait à son oreille : « Mettez-là au neutre ! » *D'une main tremblante, l'apprenti attrapait le levier le plus proche, ce qui provoquait un terrible grincement, comme si le char allait se couper en deux. Alors l'instructeur hurlait de plus belle :* « Non ! Pas celui-là, l'autre ! » *Effrayé, pensant que le char tombait en pièces, l'aspirant tirait sur tout ce qu'il pouvait atteindre. Chacun de ses gestes était accompagné par un gémissement de la mécanique jusqu'à ce que l'engin s'arrête complètement. Le professeur postillonnait en retenant un rire :* « Ceci est un char, pas une putain de radio ! » *Petit à petit, cependant, le novice commençait à s'y retrouver. Et, le soir même, au crépuscule, il avait vu des chars pour la première fois. Il revenait après une journée de conduite. C'était très impressionnant et effrayant. Au-dessus de la masse brune de la colline, traînant un nuage de poussière, apparaissait quelque chose d'étrange, ressemblant à un monstre. Le bruit de l'engin et le mystérieux* « flap ! flap ! flap ! » *des chenilles ressemblant au bruit de gigantesques pieds palmés remplissait les airs.* »

▼ La vie des tankistes est rude. Se battre dans un « Tank » plus de deux jours de suite est impossible tant l'inconfort génère une immense fatigue. Les moments de repos sont donc indispensables. MRA Bruxelles

DANS LE VENTRE DE LA BÊTE

Avant d'aller plus loin dans la description de la vie des premiers tankistes, il est utile de décrire l'engin tel qu'ils l'ont découvert à leur arrivée à Bovington. Du *Mark I* au *IV*, à quelques détails près, les chars britanniques sont intérieurement identiques. Un équipage de huit hommes est chargé de le manœuvrer sur le champ de bataille. Chacun a une mission spécifique à remplir. Laissons une fois de plus la parole à Mitchell qui décrit sommairement le *Mark IV* : « *Vu de profil, le Tank a la forme d'un parallélogramme avec des coins arrondis. Le barbotin est situé dans le coin inférieur droit, dont la circonférence profondément encochée s'engage dans la face intérieure des patins et pousse la caisse sur les chenilles* [La description de Mitchell peut paraître étrange pour des lecteurs du XXIe siècle mais sa vision est tout à fait correcte. En effet, une chenille doit être vue comme un chemin de roulement qui se dépose au fur et à mesure que la caisse avance – NdlA]. *Dans le coin supérieur se trouve la roue tendeuse qui guide la chenille autour du nez de la coque ; elle peut être ajustée pour régler la tension de cette dernière. L'espace dans la caisse d'acier, entre les chenilles, contient la machinerie en plus de l'équipage. Elle a tout juste 2,31 mètres de haut, ce qui n'est pas si grand. Dans la partie avant de l'engin, le chef de char et le pilote sont assis dans une sorte de tour ou cabine. La partie supérieure de cette dernière dépasse d'une trentaine de centimètres et dans sa partie avant, au devant de chaque siège, il y a une fenêtre rectangulaire qui peut être fermée de l'intérieur par une tape en acier. En dessous de ce bloc de*



◀ Ce schéma montre les positions des parties de fonctionnement principales et les conditions gênantes dans lesquelles travaillait l'équipage.

① Chef de char (aussi garde-frein et mitrailleur)
② Conducteur
③ Artilleur gauche
④ Artilleur droit
⑤ Mitrailleur gauche
⑥ Mitrailleur droit
⑦ Changeur de vitesse chenille gauche
⑧ Changeur de vitesse chenille droite

Ⓐ Moteur à essence
Ⓑ Manivelle de mise en marche
Ⓒ Tubulure de radiateur
Ⓓ Transmission (engrenage à vis sans fin)
Ⓔ Réservoir d'essence
Ⓕ Chaîne actionnant les chenilles

vision, le glacis s'incline jusqu'au niveau des pieds où il rencontre la partie basse qui s'élève également de façon inclinée faisant ainsi pointer le char comme un poisson. Le pilote, assis sur la droite, conduit la machine tandis que l'officier, dans le siège de gauche, manipule les freins à main pour tourner lentement dans l'une ou l'autre direction. Au milieu de la tour, entre les fenêtres, se trouve une mitrailleuse montée dans un affût sphérique pouvant tourner dans toutes les directions. Le siège du chef de char est légèrement plus élevé que celui du conducteur afin qu'il puisse manipuler l'arme aisément. »

Le moteur occupe la partie centrale de l'habitacle autour duquel courent deux passages étroits. Deux ou plusieurs pipes partent du sommet du moteur vers le pot d'échappement. Le tuyau de ce dernier est fixé sur la superstructure du char pour redescendre à l'arrière, aussi près que possible de la terre afin d'éviter que les flammes qui s'en échappent puissent être vues à distance. Sur les premiers modèles, ce dispositif n'est pas monté, si bien que le bruit, les étincelles et les flammes émis révèlent la présence du char à l'ennemi. Dans des efforts désespérés pour surmonter ce défaut, certains équipages fixent des échappements de fortune faits de bidon d'huile ou tentent d'éteindre les étincelles avec des sacs humidifiés.

Compte tenu du poids d'une petite trentaine de tonnes, les 105 chevaux vapeur du moteur Daimler à 6 cylindres sont pour le moins poussifs. Il n'est pas question de réaliser des accélérations fulgurantes pour éviter un tir. Les grosses variations de régime peuvent d'ailleurs conduire à l'arrêt brutal de la machine. Il faut donc faire preuve de souplesse dans la conduite de ces machines. La partie arrière de la coque est occupée par le différentiel et les engrenages qui entraînent les barbotins par l'intermédiaire d'une chaîne de transmission. Dans les *Mark IV*, la boîte à double vitesse primaire contrôlée par le chauffeur se situe entre le différentiel et le moteur. Au-dessus d'elle se trouve la grosse manivelle de démarrage en forme de U. La particularité des premiers chars est d'avoir un deuxième étage de changement de vitesses. Il y en a un par côté, chacun placé sous la responsabilité d'un homme appelé *Gearman*. Ils sont au nombre de deux. Leur travail est épuisant car ils doivent piloter les chenilles en agissant sur la puissance transmise aux barbotins.

▼ La bête dans son milieu naturel : la boue des tranchées. Dépourvu de suspension, le char passe littéralement son équipage au shaker. Il faut avoir l'estomac bien accroché pour ne pas être sujet au mal de mer lors des déplacements chaotiques. MRA Bruxelles

Outre changer les démultiplications, ils peuvent embrayer ou débrayer l'arbre sortant du différentiel. Le radiateur se trouve sur le blindage de poupe. Il est assorti d'un ventilateur qui aspire de l'air frais vers l'intérieur de l'habitacle. Cette convection forcée est néanmoins insuffisante, si bien que l'ambiance devient vite enfumée avec des températures étouffantes dépassant les 50°C ! Parfois, la chaleur est si intense que le pilote et les *Gearmen* se brûlent les mains sur leurs leviers. Bien plus rarement, elle peut aussi provoquer l'explosion spontanée de munitions !

▶ Ce char « *Female* » est utilisé pour déplacer une pièce d'artillerie lourde. On peut voir sur la superstructure de l'engin, les deux glissières qui servent de chemin de guidage pour la poutre de désenlisement. MRA Bruxelles

ROULER DANS UN « TANK »

Le pragmatisme le plus pur a présidé à la conception des engins de la Der des Ders. Il s'agit pour les ingénieurs de construire un engin blindé capable de transporter des armes d'appui, de se frayer un passage dans les barbelés ou encore de traverser les nombreux obstacles et dénivelés des champs de bataille tels que les tranchées. Le confort de l'équipage est un critère qui n'est absolument pas pris en compte. Cependant, n'importe quel soldat, aussi robuste soit-il, se bat mieux et plus longtemps s'il jouit d'un confort élémentaire. Ce facteur sera donc intégré dans les études postérieures au *Mark I*. Ainsi, dès le *Mark IV*, les prémices d'une recherche ergonomique pointent le bout de leur nez. En attendant, conduire un char rhomboédrique sur un champ de bataille est une aventure périlleuse et particulièrement fatigante qui nécessite endurance, force physique et concentration. La présence d'un moteur dépourvu de pot d'échappement dans l'habitacle engendre un bruit assourdissant. Parler est impossible. Aussi, toutes les communications se font en frappant la tôle avec un outil ; il s'agit de cette façon d'attirer l'attention. Seules les détonations des canons sont capables de percer le vacarme ambiant. La chaleur de l'habitacle ainsi que les vapeurs d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone provoquent des nausées tandis que l'absence de suspensions transforme le moindre parcours accidenté en une sorte de promenade dans une machine à laver en plein essorage ! La conduite de l'engin est particulièrement éprouvante et nécessite une excellente coordination entre le chef de char, le conducteur et les deux *Gearmen*. Ils opèrent en observant les signaux faits par le pilote avec ses mains.

Dans ses mémoires, Mitchell évoque sa première expérience à bord d'un « Tank » : « *Le premier tour dans un char est une expérience excitante, je n'oublierai jamais la mienne. En grimpant précautionneusement par l'étroite porte du sabord, je suis surpris de ne pas pouvoir me tenir debout. Je me fraye un passage le long du moteur, vers le siège du chauffeur. La première chose que l'on ressent est l'étroitesse des lieux. Comment huit hommes peuvent-ils partir au combat en étant « emballés » dans un si petit espace ? Il y a tout juste assez de place pour descendre à travers un étroit passage pour atteindre l'autre côté du moteur et le siège du conducteur placé au-dessus de la boîte de vitesses. La large manivelle, située juste au-dessus de la boîte, est actionnée par l'effort conjoint de trois ou quatre hommes qui manipulent l'objet avec de grandes précautions, cette poignée pouvant revenir avec beaucoup de force. Une fois, il est arrivé qu'un homme glisse et tombe la tête la première en tenant cette pièce. À ce moment-là, il s'est produit un retour de manivelle. Celle-ci l'a frappé juste à la base du coup, tuant l'infortuné en lui brisant la nuque. Quand le moteur de 105 chevaux démarre, le vacarme est terrible. L'instructeur crie* « mettez-le en troisième » *et la machine s'ébranle vers l'avant, d'un seul coup. On a une impression de vitesse. Le sol semble être dévoré par les chenilles qui tournent de plus en plus vite. En regardant à travers la fente du poste de pilotage, je suis étonné par quelqu'un qui marche calmement : nous allons à la même vitesse que lui, c'est-à-dire à peine 3km/h. Nous grimpons des côtes et dévalons des pentes ; ensuite apparaît devant nous un immense cratère.* « Avancez et attaquez doucement, ne le poussez pas trop » *dit l'instructeur. Nous arrivons au bord du grand trou. Le nez du char s'avance de plus en plus, en porte-à-faux, pour ensuite commencer à s'incliner doucement puis de plus en plus fort jusqu'à ce que nous ayons l'impression de nous enfoncer dans le sol. Alors l'avant se redresse une fois de plus et je ne vois que le ciel. De plus en plus haut, nous avons l'impression d'être sur le point de sauter. Nous avançons lentement et graduellement et bientôt, de nouveau, je vois l'horizon. Nous avons traversé le cratère. Nous avons franchi des tranchées de toutes inclinaisons. Le*

chauffeur ne saute pas sur son siège si bien qu'on imagine aisément qu'il anticipe les mouvements et change de position en même temps que sa machine. Un moment, il est couché sur le côté ; juste après, il cambre le dos pour enfin plonger vers le sol. Il fait cela en continuant de manœuvrer sa manette des gaz. Tôt ou tard, le char revient à l'horizontal. C'est véritablement une sensation identique à celle que l'on éprouve sur un bateau franchissant des vagues. L'équipage dans la caisse quant à lui subit tous les soubresauts. Il doit souvent s'agripper tout en évitant de toucher les tuyaux d'échappement chauffés au rouge ou la culasse brûlante du moteur. »

Terminons notre description de l'inconfort des « Tanks » par une anecdote parlante, l'un des souvenirs d'Alan Scrutton, membre du *Tank Corps*, tiré du livre « The boilerplate war » de John Foley. « L'affaire »se déroule en juillet 1917. Ce jour-là, le roi Georges V, qui a déjà eu l'occasion de voir les monstres d'acier dès leur naissance, rend visite aux tankistes britanniques installés en France, dans le camp de Bermicourt. Outre-Manche, le respect du protocole n'est pas un vain mot et le camp est nettoyé de fond en comble. Une démonstration est bien entendu prévue. Les officiers désirent utiliser le spectacle impressionnant d'un char franchissant un obstacle pour laisser un souvenir impérissable à leur souverain. Il se trouve qu'une casemate bétonnée dont l'arrière surplombe le sol à une hauteur de quatre mètres a été construite dans l'enceinte du camp. L'avant de l'abri est quant à lui constitué d'une pente très escarpée de huit à dix mètres. Sur la partie postérieure du *Blockhaus*, un plan incliné garni de gazon est créé pour permettre au char d'atteindre le sommet. Afin de préserver la belle couverture herbeuse de la rampe, aucun essai préalable n'a été mené… Lorsque le grand jour arrive, les étendards flottent au vent et les uniformes de la haie d'honneur ont été passés au « *spit and polish* ». En compagnie du roi, tout ce beau monde est installé le long de l'obstacle que le char doit franchir. La démonstration débute comme prévu. Le char gravit l'arrière de l'abri. Arrivant au sommet, le chauffeur réduit les gaz. Le « Tank » continue son escalade petit à petit. Les officiers croisent les doigts. Un mètre puis deux, puis trois et bientôt la masse du blindé se dresse vers le ciel. Finalement, le point d'équilibre est atteint et le char bascule lentement vers l'avant. À ce moment, les chenilles ripent sur l'arrête en béton, perdent de l'adhérence et, brusquement, le char bascule et dévale la pente boueuse de dix mètres avant de s'écraser, le nez en avant, dans le sol, non sans avoir préalablement projeté une gerbe d'eau boueuse autour de lui. Il règne un silence de mort parmi les officiers qui assistent à la scène. Georges V, quant à lui, reste impassible, continuant d'admirer la prestation. Déjà le commandant de la base imagine les pertes à l'intérieur de l'engin. Peut-être pense-t-il déjà à la lettre de condoléances qu'il va devoir écrire aux familles des membres de l'équipage. Quand, tout à coup, une accélération franche se fait entendre. Le « Tank » redémarre, le moteur rugit. La machine se redresse à l'horizontal, avance puis stoppe près du roi.

◀ La boue devient rapidement l'une des principales ennemies des « tanks ». Il n'est pas rare de voir un tel mastodonte s'enliser lamentablement. Après avoir essayé de faire varier la largeur des patins de chenille, les concepteurs ont mis au point la poutre de franchissement qui se révèle très dangereuse à mettre en œuvre.
MRA Bruxelles

▼ Sur les *Mk. IV* « *Male* », les longs tubes de 6 livres, mesurant 40 calibres, sont remplacés par d'autres, raccourcis à 23 calibres. Cette diminution a pour but d'éviter que les armes ne continuent à se prendre dans les barbelés ou à se ficher dans le sol du *No Man's Land*.
MRA Bruxelles

Le chef et deux de ses équipiers sortent hébétés et hagards de leur caisse en acier. Ils sont félicités par le souverain qui se dit enchanté par la démonstration. Ce que ce dernier ignore, c'est que ce n'est pas trois mais huit hommes qu'il aurait dû féliciter. Les cinq autres n'ont jamais pu saluer leur souverain car ils gisent dans leur machine en état de choc…

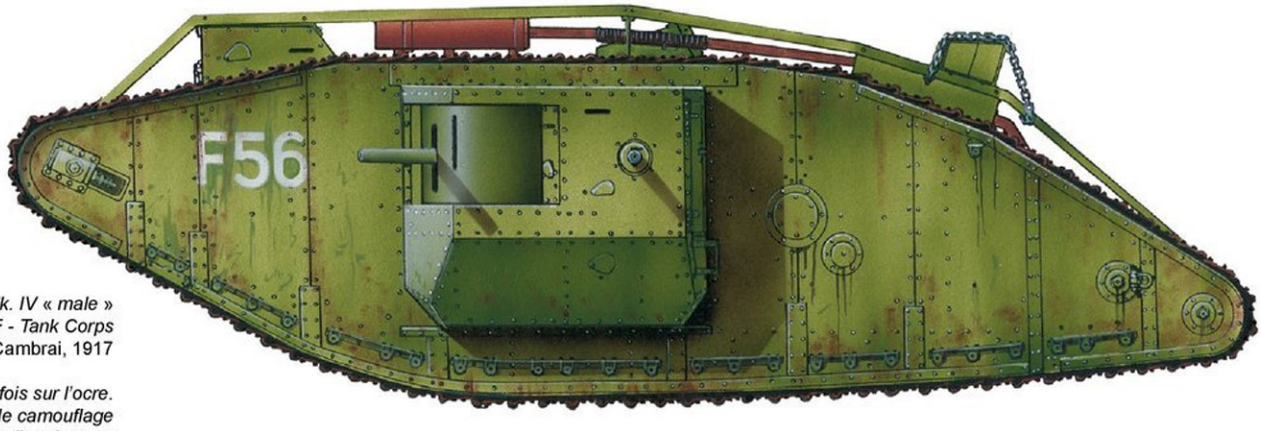
COMBATTRE SOUS UNE CLOCHE D'ACIER

Manœuvrer un engin tel qu'un *Mark IV* sur un terrain d'exercice est une chose, le guider à travers un champ de bataille avec ses armes de bord en action en est une autre. Les volets blindés doivent être hermétiquement clos. Pour diriger le « Tank », le chef de char et son pilote ne disposent que de minuscules fentes à travers lesquelles ils doivent scruter le terrain. La ventilation est déficiente et il n'y a pas de systèmes d'extraction des fumées. Au contraire, comme nous l'avons déjà expliqué, l'air est extrait de l'habitacle par un ventilateur situé à l'arrière. Il n'y a aucun conduit d'aspiration si bien que l'air extérieur pénètre dans le véhicule par toutes les petites fentes. En particulier les interstices entourant les mitrailleuses, ce qui a pour effet pervers de renvoyer au visage des combattants les fumées acres chargées de cordite. En outre, ce flux d'air trop faible est inopérant pour évacuer le monoxyde de carbone généré par les moteurs. Ce problème est si grave que, vers la fin de la guerre, les expériences menées pour transporter des fantassins dans des chars de type *Mark V** (allongés) ne donneront pas satisfaction. Le trajet est si éprouvant que les soldats transportés sont pris de nausées et parfaitement inaptes au combat au moment où ils arrivent sur leur objectif. Les servants des canons de *6 Pounder* sont assis sur des sièges qui ressemblent à s'y méprendre à de simples selles de vélo. En outre, ils pointent leurs armes… grâce à la force de leurs épaules. Les tubes longs de 40 calibres, installés sur les trois premières versions produites, se prennent régulièrement dans les barbelés, faisant brusquement pivoter l'affût et projetant du même coup le canonnier sur le côté avec une grande violence. Ce souci sera en partie résolu sur le *Mark IV* de par l'adoption d'un fût mesurant seulement 23 calibres.

Lorsque les balles frappent le blindage, l'énergie cinétique accumulée se transforme en chaleur. Les projectiles en plomb fondent alors et projettent des jets de métal liquéfié à l'intérieur de la machine. Ils s'insinuent par tous les interstices, en particulier entre les lèvres des plaques de protection non jointives. Les Allemands réagissent très vite à l'arrivée des premiers blindés et mettent au point une balle perforante. La cuirasse plus épaisse des *Mark IV* ne peut pas être transpercée par cette munition. Néanmoins, la mauvaise qualité de l'acier utilisé à l'époque résiste mal aux impacts. Des morceaux de blindage incandescents se détachent sous les coups et forment une pluie d'éclats arrosant l'équipage. En outre, les rivets qui fixent les tôles sont réalisés en acier doux car ils doivent être ductiles pour pouvoir être martelés. Résultat, ils éclatent lorsqu'ils sont percutés, augmentant d'autant la pluie mortelle dans les « Tanks ». La protection dont jouit l'équipage est donc toute relative et les blessures sont très nombreuses. Un masque facial possédant une bavette en cote de mailles est fournie aux premiers tankistes pour tenter d'éviter les blessures au visage. Notons cependant que cet accessoire ne peut être utilisé pendant les attaques au gaz…

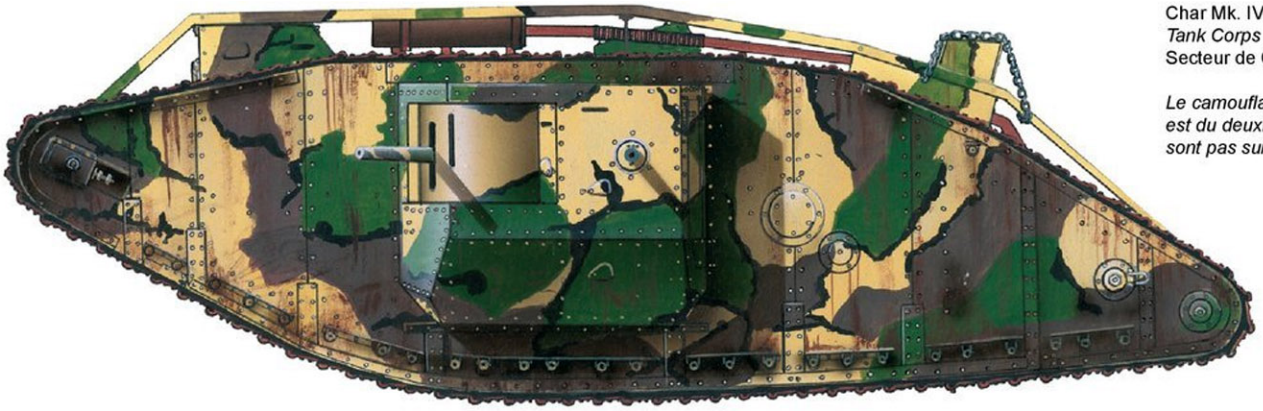
Afin d'illustrer notre propos, nous livrons ici le témoignage de William Divall, publié dans l'ouvrage « The tank at Flers » de Trevor Pidgeon. L'homme est l'un des membres d'équipage du char « Delilah » ayant participé au premier engagement de blindés de l'histoire, le 15 septembre 1916, à Flers-Courcelette. Ce texte est tiré d'une lettre écrite à sa sœur. Publié par la presse, le récit a légèrement été « embelli » par les propagandistes mais il n'est cependant pas dénué d'intérêt : « *Tandis que le char franchit le parapet de la première tranchée, les soldats allemands roulent des yeux en voyant notre étrange cube impressionniste peint de toutes les couleurs. Le plancher roule et tangue à la manière d'une vedette lance-torpilles traversant une tempête. Nous ne sommes cependant pas des « bleus ». Nous avons traversé tous les obstacles sans avoir le mal de mer. Deux ou trois « Boches » sont assez courageux pour grimper sur le toit de l'engin par l'arrière. Ils n'ont pas eu la chance d'obtenir la Croix de Fer car nous les avons abattus avec un revolver en tirant par l'écoutille supérieure. C'est presque comme jouer à cache-cache en longeant le boyau d'avant en arrière. Nous avons réussi à détruire deux nids de mitrailleuses.*

▼ Les premiers « tanks » sont camouflés selon des schémas pour les moins artistiques, très inspirés des camouflages Dazzle des navires de guerre de la *Royal Navy*. Par la suite, les chars seront repeints dans une teinte uniforme, ocre, marron ou verte, pour qu'ils puissent se confondre avec la boue du *No Man's Land* dans lequel ils doivent évoluer. MRA Bruxelles



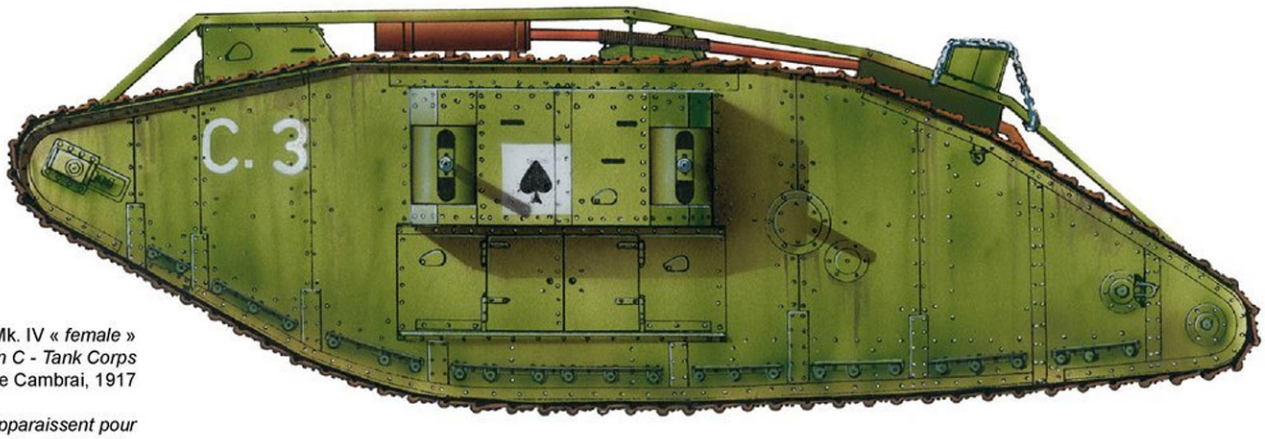
Char *Mk. IV « male »*
Tank Battalion F - Tank Corps
Secteur de Cambrai, 1917

La teinte verdâtre tire parfois sur l'ocre. Très vite les schémas de camouflage sont éliminés car ils sont inutiles dans un environnement fait de boue.



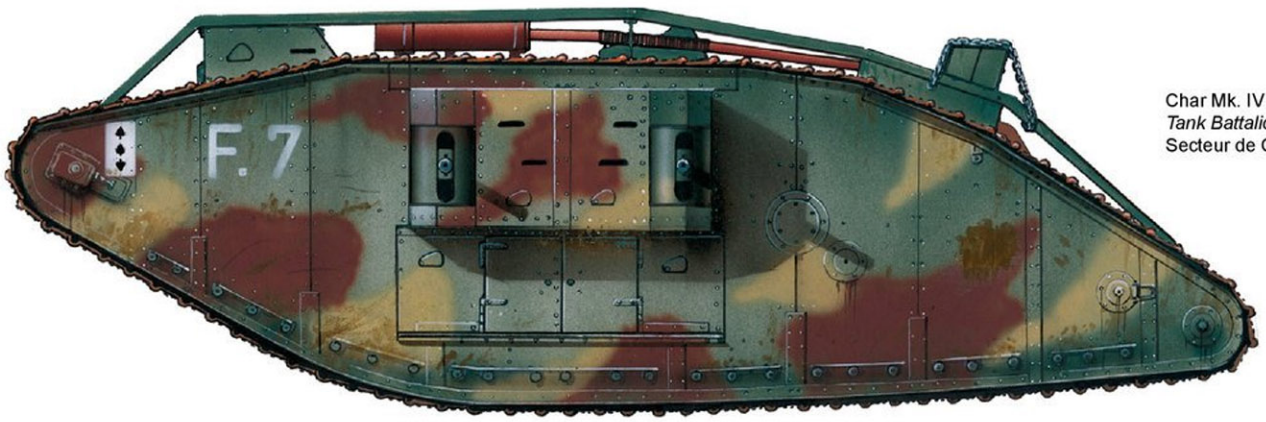
Char Mk. IV « *male* »
Tank Corps
Secteur de Cambrai, 1917

Le camouflage trois tons utilisé ici est du deuxième type. Les taches ne sont pas surlignées de noir.



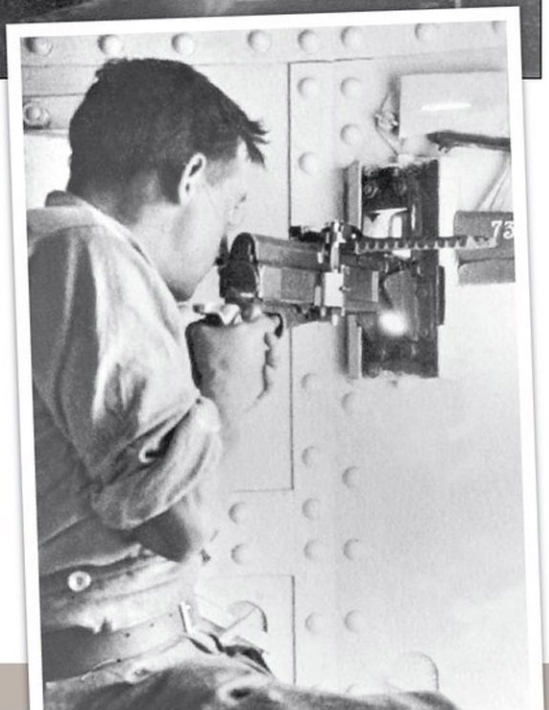
Char Mk. IV « *female* »
Tank Battalion C - Tank Corps
Secteur de Cambrai, 1917

Les signes tactiques apparaissent pour faciliter les repérages dans la bataille.



Char Mk. IV « *female* »
Tank Battalion F - Tank Corps
Secteur de Cambrai, 1917

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2008



▲ Ces trois vues donnent une bonne idée de la vie au combat dans un char. Les équipages doivent être polyvalents et maîtriser le maniement des différentes armes de bord. À la fois artilleur, mitrailleur, mécanicien, pilote et navigateur, ce sont de véritables hommes-orchestres. Il faut se rendre compte que la vision de l'environnement immédiat est très limitée car peu de lumière filtre au travers des rares fentes de vision. L'intérieur de l'engin est très sombre. Dans ces conditions, il est difficile de lire une carte.
MRA Bruxelles

Ce n'est qu'un acompte car l'action continue. Les balles frappent les flancs en faisant autant de bruit qu'une pluie de grêlons sur un toit en verre tandis qu'à l'intérieur de l'engin l'équipage sert toutes les armes de bord, lâchant un feu dévastateur n'épargnant personne. À ce moment, les fumées issues des plusieurs centaines de coups que nous avons tirés, avec la chaleur du moteur, les vapeurs d'huile et d'essence, rendent l'air oppressant et difficile à respirer. Malgré cela, nous continuons de progresser. Protégés par notre cuirasse, nous traversons un univers qui d'ordinaire nous aurait fait trembler de peur et d'effroi. Nous faisons une cible difficile à atteindre entre les troncs d'arbre déchiquetés, les moignons de souches et les réseaux de barbelés. Notre étrange embarcation navigue bravement entre les crêtes de terre. Grâce à la coiffe protectrice dont nous disposons, nous les franchissons sans encombre et nous nous retrouvons près de la dernière tranchée allemande. Les « Boches » se montrent combatifs pendant dix minutes avant de commencer à flancher. Nous les quittons quelques minutes pour détruire une mitrailleuse qui menace l'avance de notre infanterie. Arrivés sur place, il ne nous est même pas nécessaire de tirer. La dernière ligne de défense allemande se révèle être la pire. Au moment où nous traversons un large cratère, notre véhicule s'arrête. Panne d'allumage ! L'endroit est très encombré et des troncs d'arbre nous empêchent de faire pivoter nos tubes de 6 Pounder. *Le moteur redémarre enfin. À l'instant même, une bombe à la lyddite vient exploser contre le bouclier de mon canon. Les flammes passent à travers ma fente de vision et des petits éclats percutent mon visage. Toutefois, mon arme est indemne et elle semble même fonctionner mieux qu'avant. Les Allemands sont éclatés en petits groupes ; après quelques ultimes rafales, nous n'avons plus de « Boches » à chasser. Comme nous avons atteint notre objectif, nous laissons la place à l'infanterie et nous nous retirons à l'abri d'un large cratère creusé par plusieurs explosions d'obus. »*

Les combats se déroulent bien avant la généralisation de la radio dans les engins. Aussi, pour communiquer, le

chef de char dispose de fanions et, sur les *Mark V*, d'un bras sémaphore. Ces dispositifs ne peuvent cependant être utiles qu'à de courtes distances. Pour envoyer des informations vers l'arrière, chaque véhicule emporte au combat… des pigeons voyageurs ! Ces pauvres animaux sont soumis aux mêmes aléas que les humains qui les accompagnent. Faute de place, ils sont transportés dans des paniers en osier souvent placés au-dessus du bloc moteur. Quand ils sont lâchés en plein cœur de l'action, c'est bien souvent après avoir subi un trajet de plusieurs heures en ayant été exposés à la chaleur et aux gaz d'échappement. C'est donc un oiseau « surchauffé » et à moitié asphyxié qui s'envole. Le procédé est pour le moins aléatoire et, dès la bataille de Cambrai de 1917, des *Mark I* seront transformés pour emporter du matériel radio dans leurs sabords.

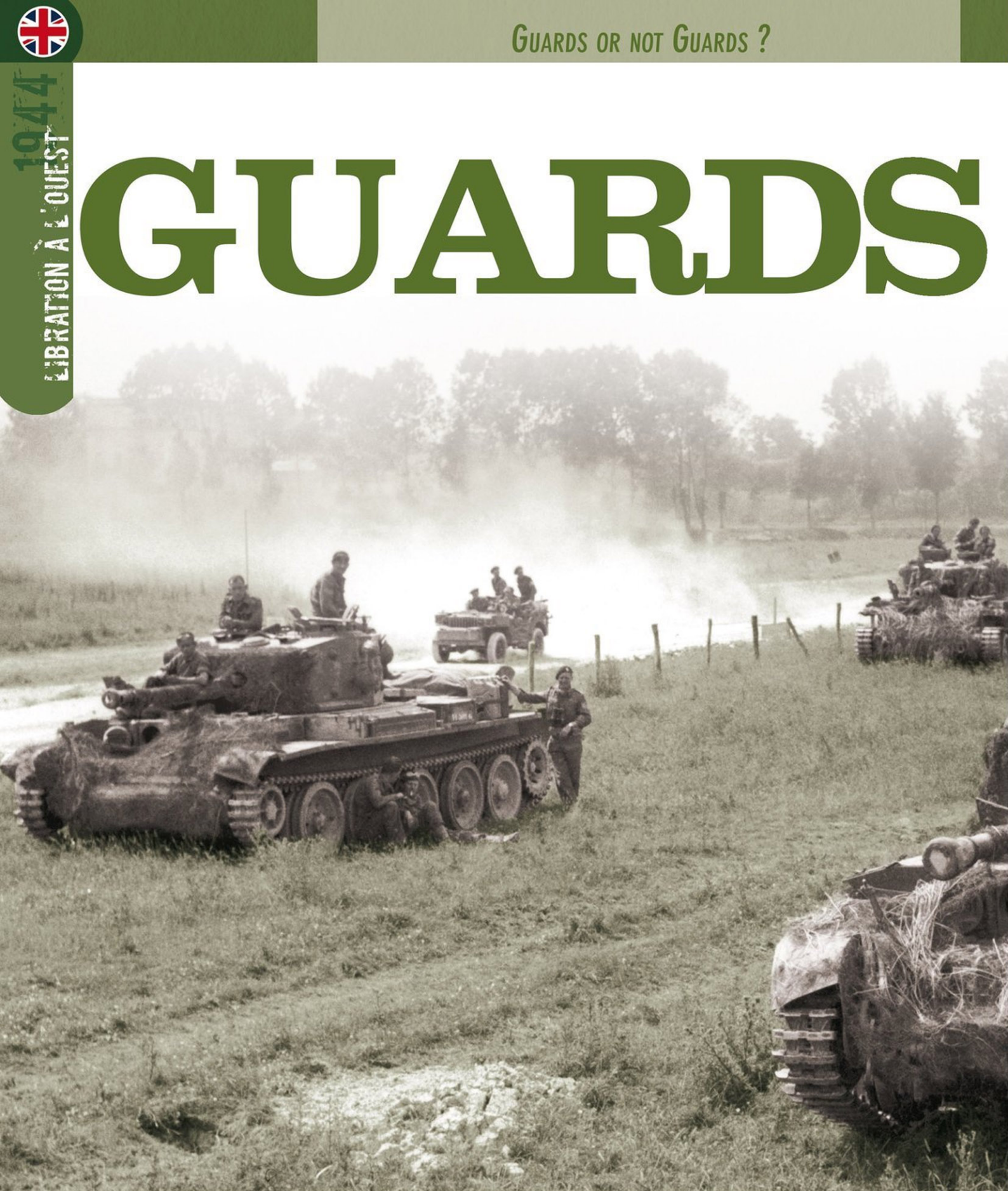
L'une des améliorations apportées par le *Mark IV* est l'apparition d'une poutre de « désenlisement ». Fabriquée en bois de teck, elle mesure 3,40 mètres et pèse un peu plus de 450 kilos. Ses extrémités sont renforcées par un cerclage de fer. Elle servira souvent pour permettre au char de se sortir d'un mauvais pas, quand il est totalement englué dans la boue du *no man's land*. Pendant la bataille, cet accessoire est fixé en travers du toit par de grosses chaînes. Il repose sur un rail de guidage, ses extrémités dépassant légèrement de la caisse. Le principe est simple. Si le « Tank » est enlisé, l'équipage fixe aux chenilles, à l'aide de manilles, les chaînes qui retiennent la pièce de bois. Le différentiel est bloqué pour forcer l'engin à avancer en ligne droite. Le pilote remet les gaz. Le train de roulement entraîne alors la poutrelle. Quand celle-ci vient à passer sous la coque, en théorie, elle doit permettre aux patins de retrouver de l'adhérence et de sortir le véhicule de sa situation délicate. En pratique, on l'aura compris, c'est un membre d'équipage qui est désigné pour solidariser le dispositif avec les chenilles. Pour ce faire, il n'y a qu'une seule possibilité : sortir de l'engin par l'écoutille située dans la partie supérieure du blindage. En plein combat, sous une pluie de balles et de shrapnell, l'opération est pour le moins dangereuse. Si par malheur le sol est trop meuble, la bille de teck peut faire le tour de l'engin à plusieurs reprises et ainsi provoquer un mouvement d'excavation qui enfoncera le « Tank » plus profondément encore dans la boue, l'immobilisant définitivement. Il ne reste plus qu'à évacuer l'engin et à s'exposer à l'orage d'acier. Avant cela, le chef de char doit s'acquitter d'une dernière tâche : saboter l'armement. Il démonte les mires télescopiques des canons de *6 Pounder* et leurs culasses. Celles-ci doivent être enterrées sur place. En cas de survie de l'équipage, ce qui est loin d'être garanti, le relevé de la position de la cachette consciencieusement réalisée sera remis à l'adjudant de compagnie en vue d'une éventuelle récupération. Les mitrailleuses, quant à elles, doivent être confiées à l'unité d'infanterie la plus proche… en échange d'un récépissé rempli en bonne et due forme ! Tel est le règlement de l'Armée britannique ! Que le combat fasse rage ou pas, la paperasserie militaire garde ses prérogatives car le formulaire doit être rempli sur place ! Ainsi, un officier ne sera pas inquiété s'il ne rentre qu'avec la moitié de ses hommes, mais s'il abandonne son vaisseau sans avoir accompli cet ultime acte, il devra se justifier en détail et cela le suivra tout au long de sa carrière.

UNE VIE DE CHÂTEAU ?

À la lumière de ces témoignages, il est possible de se faire une idée de ce qu'était réellement la vie des premiers tankistes. Leur existence est rude. Se battre dans un « Tank » plus de deux jours de suite est impossible tant l'inconfort des machines est grand. Toutefois, tous les membres du *Tank Corps* ayant été interrogés à la fin du premier conflit mondial sont unanimes : en dépit du risque de finir carbonisé et des difficultés à devoir combattre par des chaleurs infernales en étant asphyxiés par les fumées qui emplissent l'habitacle, ils préfèrent leur sort à celui de leurs frères d'arme de l'infanterie. Il est vrai que cette manière de faire la guerre est plus qu'enviable, surtout en comparaison de celle du fantassin, sans grade et sans gloire, qui traîne ses guêtres du soir au matin dans une boue épaisse, sous une pluie de shrapnels et dans les affres des tranchées. ■

▼ Cette vue de l'intérieur d'un char, où l'on peut voir le moteur en position centrale, nous rappelle que l'équipage doit combattre dans une caisse hermétiquement close, à proximité de la motorisation, dans la fumée de la cordite issue des tirs. Les vapeurs et les gaz carboniques étourdissent et diminuent la concentration des hommes ; en outre, la chaleur dans l'habitacle devient rapidement intenable
MRA Bruxelles

GUARDS



Les photographies présentées ici sont extraites d'une série de clichés réalisés le 18 juillet 1944 en Normandie par un reporter de guerre britannique, le *Sergeant* Laing de l'*AFPU* ou *Army Film and Photographic Unit*. Les légendes d'époque précisent que les engins visibles sont des chars Cromwell assemblés pour l'opération « Goodwood » et qu'ils appartiennent à la *Guards Armoured Division*.

or not GUARDS ?

Par Ludovic Fortin

Dans tous les livres utilisant ces clichés auxquels j'ai pu avoir accès, les légendes d'époque ont été prises pour argent comptant, sans exception. Cependant, lors des recherches pour mon ouvrage « Les chars britanniques en Normandie », j'ai commencé à avoir de sérieux doutes quant à leur exactitude. La date du reportage ne semble pas devoir être contestée. En effet, elle le situe bien dans la logique des sujets qui l'entourent dans les archives britanniques, mais il pourrait, à la rigueur, s'agir d'une vue prise le 17 juillet, bien que cela semble peu probable ; pourquoi ? Car à la veille de « Goodwood », la seule unité blindée déjà présente et équipée de Cromwell, la *11th Armoured Division*, était soigneusement camouflée pour échapper à l'observation ennemie. Un tel déploiement de forces en plein champ paraît donc bien peu vraisemblable. Quant à la *Guards Armoured Division* et à la *7th Armoured Division*, elles ne rejoignent leurs positions dans la tête de pont de l'Orne que dans la nuit du 17 au 18. Par ailleurs, si d'autres types de véhicules sont présents sur les photos, les chars sont bien des Cromwell, pour la plupart. En revanche, l'identification de la *Guards Armoured Division* me semblait plus que contestable : une recherche approfondie et un examen minutieux de certains de ces clichés permettent d'affirmer que les chars et les équipages photographiés appartiennent en réalité à la *7th Armoured Division.* Rappelons qu'au sein de la *Guards Armoured Division*, seul le régiment blindé de reconnaissance, le *2nd Welsh Guards*, est équipé de Cromwell, tandis que les quatre régiments blindés de la *7th Armoured Division*, les fameux « Rats du Désert », sont dotés de ce type de char.

Examinons les éléments étayant cette affirmation par ordre croissant d'importance et de précision :

1/ Puisque la date du 18 juillet semble plus que vraisemblable, attachons-nous au moment de la journée. L'angle des rayons du soleil nous permet de situer la période approximativement où ont été pris ces clichés, soit deux heures avant ou après le zénith de midi (en temps universel), selon la direction des véhicules. Plus certainement deux heures après, puisque la lumière vient de la gauche, donc de l'Ouest, car les forces britanniques se dirigeaient vers le Sud/Sud-Ouest pendant « Goodwood ». À cette heure de la journée, le *2nd Northamptonshire Yeomanry*, unité blindée de reconnaissance de la *11th Armoured Division*, est depuis longtemps engagé dans les combats. Quant au *2nd Welsh Guards*, l'historique régimentaire du *Major* L.F. Ellis et les deux histoires officielles de la *Guards Armoured Division* indiquent qu'il franchit l'Orne sur « Pegasus Bridge » à partir de 8h15 et qu'il commence sa progression en territoire ennemi vers 9h00. Il est donc peu plausible que des chars du régiment soient encore photographiés au repos quatre ou cinq heures plus tard ! En revanche, la *7th Armoured Division* ne sera, elle, engagée qu'à partir de 17h00.

◀ Le 18 juillet 1944, des chars et des véhicules britanniques sont rassemblés en colonnes dans un grand champ à l'Est de Caen, en attendant de participer à l'opération « Goodwood ». Les hommes sont détendus, le combat n'est pas encore proche. À noter que les garde-boue du Cromwell à droite ont déjà pas mal souffert.
IWM

▶ Le Cromwell au premier plan a quitté l'orientation générale des colonnes et l'équipage est confortablement installé à l'ombre de son char. Sur l'original de la photo, la manche droite de l'homme assis sur le blindé porte incontestablement l'insigne d'unité de la *7th Armoured Division*.
IWM

2/ Les photos nous montrent plusieurs colonnes de chars et de véhicules, blindés ou non : les Cromwell sont majoritaires mais on reconnaît aussi des *Tank Destroyers* M10 (baptisés « Wolverine » par les Britanniques), des camions CMP de fabrication canadienne (très courants dans toutes les forces du *Commonwealth*), un *Scout Car* Humber, des ambulances et plusieurs Sherman, dont l'un est incontestablement un Firefly. Or, les régiments blindés de reconnaissance (britanniques, canadiens et polonais) qui combattent en Normandie, quelle que soit leur division d'appartenance, ne sont pas équipés de Firefly, comme l'indique notamment le rapport semestriel du *Royal Armoured Corps* au 30 juin 1944. Les régiments de reconnaissance ne verront leur capacité antichar améliorée qu'à partir d'août 1944, avec l'arrivée des premiers Challenger montant un canon de *17 pounder* sur un châssis allongé de Cromwell. On peut toujours imaginer un mélange du *2nd Welsh Guards* avec une autre unité de la division, mais la probabilité est faible...

▼ Le photographe prend plusieurs clichés panoramiques des colonnes blindées et cette photo qui semble mal cadrée est pourtant très intéressante : elle révèle la présence d'un Firefly derrière le Cromwell à droite.
IWM

3/ L'élément déterminant à mes yeux pour identifier la *7th Armoured Division*, et qui est pourtant le plus discutable, tient à l'apparence des chars et de leurs équipages. Rappelons que les unités blindées de la *Guards Armoured Division* débarquent au tout début de juillet 1944 et ne sont pas engagées au combat avant « Goodwood », qui sera donc leur baptême du feu. On s'explique alors mal pourquoi les Cromwell visibles sur ces photos portent des traces visibles de dommages dus aux combats, ou à une utilisation pour le moins prolongée, comme les garde-boue tordus ou arrachés. Un cliché de Cromwell de la *Guards Armoured Division*, également pris le 18 juillet, est fourni en fin d'article à titre de comparaison : les garde-boue sont ici intacts, les marquages sont très clairs, appliqués selon le manuel, l'insigne de la division (« Ever Open Eye ») étant particulièrement reconnaissable. Ce n'est pas du tout le cas de nos Cromwell qui sont couverts de camouflages divers (paille, bandes de jute, filets) et sur lesquels aucun insigne n'est visible.

L'aspect et l'attitude des équipages sont tout aussi révélateurs : n'oublions pas que la *Guards Armoured Division* est considérée comme une unité d'élite, dont les régiments s'enorgueillissent, à juste titre, d'être parmi les plus anciens de l'Armée britannique (les origines de certains d'entre eux remontent au XVII[e] siècle). Les régiments de *Guards* sont de toutes les parades officielles ; ils assurent la sécurité de la Reine et

◀ Quelques tankistes posent pour le photographe : les attitudes, les tenues et les coupes de cheveux sont celles de soldats présents depuis plusieurs semaines sur le front de Normandie, déjà vétérans ou « bleus » rapidement habitués aux conditions en première ligne et qui n'ont pas eu la possibilité de passer par la laverie ou chez le coiffeur. Sur l'original, l'insigne de la division est visible sur la manche de l'homme le plus à droite dans le groupe central.
IWM

de tous les grands bâtiments publics, et la discipline est particulièrement sévère dans leurs casernes : entraînement, « drill », présentation y sont très importants. Or, les tankistes que nous voyons sur ces photos sont en tenue décontractée voire davantage : certains posent le col largement ouvert, en manches de chemise, en pull-over, et même torse nu. Les coupes de cheveux sont approximatives et certains hommes ont presque les cheveux longs : c'est absolument impensable dans une unité des *Guards* qui plus est débarquée depuis seulement quinze jours. Au contraire, la *7th Armoured Division* est composée de nombreux vétérans des campagnes d'Afrique du Nord et d'Italie et les histoires officielles de la division insistent sur les difficultés des officiers à faire respecter le règlement de la caserne à ces combattants chevronnés, à leur retour du front de Méditerranée. En outre, les « Rats du Désert » sont sur la ligne de front depuis le 8 juin, et n'ont pas été épargnés, notamment à Villers-Bocage.

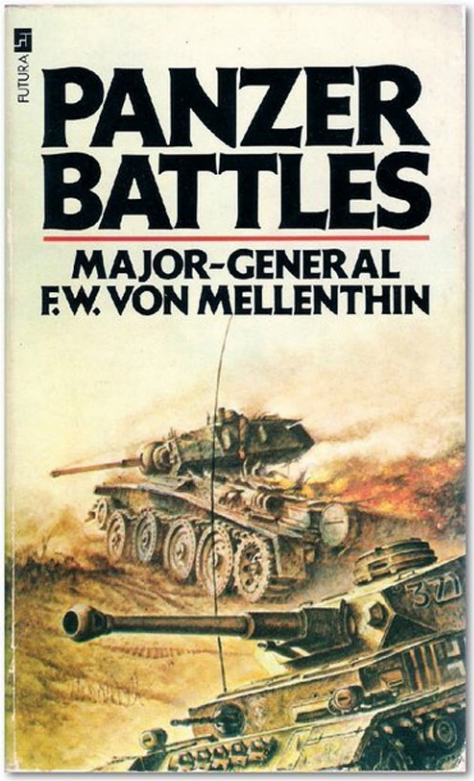
4/ L'élément le plus évident pour confirmer notre identification est aussi le moins visible : sur deux des photos, l'examen à la loupe des originaux révèle l'insigne de la *7th Armoured Division* sur la manche de deux hommes. La gerboise rouge sur fond noir ne peut pas être confondue avec l'œil blanc sur un écu bleu foncé bordé de rouge de la *Guards Armoured Division*. En outre, on reconnaît également sur deux bérets un insigne de forme ronde : il a peut-être été censuré sur le négatif, mais le petit poireau, l'emblème du pays de Galles porté par le *2nd Welsh Guards*, ne justifiait pas une tache de cette forme et de cette taille. Il s'agit donc très certainement de l'insigne du *Royal Tank Regiment* porté par les *1st* ou *5th RTR*, ou à la rigueur de celui du *4th County of London Yeomanry*, de forme assez proche.
Voici donc « la preuve par quatre », comme l'on dit, que ces photographies montrent bien des véhicules et des hommes de la *7th Armoured Division* et non de la *Guards Armoured Division* : CQFD !

Si ce petit exercice de style permet de lever une interrogation, il a aussi pour objet de nous convaincre de prendre avec circonspection les renseignements fournis par les sources, officielles ou non, même si elles sont d'époque : avec un peu de patience, et beaucoup de recherches dans une documentation qu'il faut tâcher de rendre la plus abondante et la plus précise possible, on peut souvent recouper les renseignements contradictoires dont on dispose. C'est notamment le travail des historiens, qu'ils soient professionnels ou amateurs. ■

▼ Des Cromwell de la *Guards Armoured Division* photographiés le 18 juillet roulent vers le front. Sur le premier char, les marquages sont impeccablement appliqués sur le devant du châssis, exactement comme lorsque l'unité était encore en Angleterre : de gauche à droite, on distingue le signe *Arm of Service 45* sur fond vert et bleu du *2nd Welsh Guards*, la plaque de franchissement de pont (27), le signe tactique identifiant la *9th Troop* du *C Squadron* et l'insigne de la division.
IWM

« Panzer Battles
A study of the employment of armour in the second World War »

du *Generalmajor* Friedrich Wilhelm von Mellenthin



« Panzer Battles » est un ouvrage fondamental en ce qui concerne l'étude des opérations blindées et mécanisées de la Seconde Guerre mondiale. Bien moins connu que d'autres livres, tels que ceux du Britannique Basil Henry Liddell Hart ou de l'Allemand Heinz Guderian, il n'en constitue pas moins l'une des bases sur lesquelles des générations d'historiens vont étudier et retranscrire le déroulement du gigantesque conflit. Publié pour la première fois en 1956, l'auteur, Friedrich Wilhelm von Mellenthin, ne se contente pas d'y décrire son expérience personnelle d'officier supérieur de la *Wehrmacht* mais s'attache aussi et surtout à la mettre en perspective, ce afin de distinguer les leçons intemporelles qui pourront être utilisées dans les guerres futures. Cette démarche pédagogique est particulièrement intéressante car elle facilite la lecture et la compréhension des mécanismes mis en œuvre dans le commandement des forces motorisées modernes.

Mellenthin est un officier de cavalerie d'origine silésienne, issu d'une longue lignée de militaires. En 1937, il sort diplômé de la prestigieuse *Kriegsakademie*. Breveté état-major, il devient l'officier chargé du renseignement, communément appelé « *IC* », auprès du *II. Armee-Korps* avec lequelle il participe à la campagne de Pologne ainsi qu'à la drôle de guerre. Il prend ensuite les mêmes fonctions au sein de la *197. Infanterie-Division* durant la campagne de France, puis à l'état-major de la *I. Armee*. Il sera transféré, toujours à un poste similaire, à la *III. Armee* pour la campagne des Balkans (opération « Marita »). À partir du mois de juin 1941, il est envoyé à l'état-major de la *Panzergruppe* « Afrika » d'Erwin Rommel, en Afrique du Nord. Il y fera toute la campagne de Libye jusqu'en septembre 1942, soit comme « *IC* », soit comme délégué du chef d'état-major de la *Panzer-Armee* « Afrika », par exemple lors de la bataille de Gazala de 1942 (opération « Theseus »). Évacué en Allemagne pour raison de santé, il est d'urgence affecté sur le front de l'Est, au poste de chef d'état-major (« *IA* ») du *XXXXVIII. Panzer-Korps*. Il arrive en plein milieu des tentatives allemandes pour sauver la *6. Armee* de Friedrich Paulus encerclée à Stalingrad. En qualité de chef d'état-major du *Panzer-Korps* précité, puis de la *4. Panzer-Armee*, jusqu'en mai 1944, il sera de toutes les grandes batailles de la boucle du Don puis d'Ukraine : Stalingrad, Kharkov, Koursk, Jitomir, etc. Avec le *General der Panzertruppen* Hermann Balck, qu'il suivra lors de ses promotions et de ses réaffectations, von Mellenthin formera l'un de ces binômes qui ont fait la force des Armées allemandes. C'est ainsi que ces deux officiers de qualité sont envoyés en urgence, en septembre 1944, sur le front de l'Ouest, à la tête de la *Heeresgruppe* G alors en pleine retraite en Lorraine. Ils rétablissent le front puis tentent de s'opposer à la déferlante des chars de Patton vers le Rhin. Relevé de son commandement en décembre 1944, von Mellenthin est radié du cadre des officiers d'état-major. Mais Guderian intervient pour le récupérer, estimant que la situation ne permet pas de se passer d'hommes compétents et expérimentés. Suite à cette intervention, il est réaffecté à la *9. Panzer-division* en pleine bataille des Ardennes, puis en tant que chef d'état-major de la *5. Panzer-Armee*. Parvenu à s'échapper de la poche de la Ruhr, von Mellenthin est pris par les Britanniques le 3 mai 1945. Il restera prisonnier pendant deux ans et demi, mettant à profit ce séjour pour recueillir le maximum d'informations auprès de ses camarades de geôle, tous officiers supérieurs. Réfugié en Afrique du Sud après-guerre, c'est alors qu'il décide de rédiger un ouvrage afin, d'une part, de retranscrire ses expériences et, d'autre part, de distinguer les principes directeurs des manœuvres des unités motorisées sur les différents terrains qu'il a pu expérimenter (Afrique, Ukraine, front de l'Ouest).

Vulgarisant et facile d'accès, cet ouvrage va rapidement devenir le livre de chevet d'une génération d'officiers de l'OTAN ; il sera particulièrement prisé par les Anglo-Saxons avides en pleine Guerre froide de profiter de l'expérience d'un officier engagé contre les Soviétiques. De fait, il fournit des clés faciles d'utilisation sur la manœuvre des forces blindées et motorisées, aussi bien dans le désert que sur le front russe. Pourtant, certaines des analyses de Friedrich Wilhelm von Mellenthin ont déclenché à partir des années 80 une série de critiques. Il est évident que ce livre est aujourd'hui dépassé sur un certain nombre de points et notamment en ce que son auteur a tendance à systématiquement rejeter sur Hitler les erreurs militaires commises par l'Allemagne lors du conflit. En outre, l'analyse qu'il fait des caractéristiques de l'Armée rouge confine au ridicule. Ainsi, la *Wehrmacht* aurait été supérieure à tous ses adversaires et sa défaite ne découlerait que des erreurs du *Führer* ainsi que du fait que l'ennemi, innombrable, était véritablement « immunisé » contre les pertes.

Mais surtout, cet ouvrage ne comporte aucun élément sur la participation de la *Wehrmacht* aux crimes nazis que l'auteur, officier professionnel apolitique, n'aurait découvert qu'après-guerre. Or, dans le même temps, von Mellenthin n'hésite pas à asséner aux lecteurs que, face aux partisans à l'Est et aux résistants à l'Ouest, il ne faut pas craindre d'adopter les mesures « les plus dures » afin d'assurer la sécurité des forces car les conventions internationales ne s'appliquent pas à ce type de guerre « terrible », dont la responsabilité repose avant tout sur les gouvernements qui l'ont organisée… Une telle position ne peut aujourd'hui qu'être regardée comme symptomatique de la réalité de cette complicité avérée.

La difficulté vient du fait que les erreurs et poncifs développés dans cet ouvrage ont constitué pendant très longtemps, et parfois encore aujourd'hui, la base des connaissances communément admises telles que la supériorité allemande ou l'infériorité systématique des Soviétiques ou des Italiens. C'est d'autant plus grave que c'est sur ces bases que l'OTAN a formé pendant des décennies ses officiers en vue de les préparer à un éventuel conflit avec le Pacte de Varsovie. Or, à de nombreuses occasions, l'auteur tire des conséquences et présente des opérations comme des succès tactiques allemands, sans apercevoir la supériorité de la maîtrise opérationnelle des Soviétiques. C'est ainsi que les combats de la rivière de Chir, qui voient le *XXXXVIII. Panzer-Korps* contrer sans appel les infiltrations des blindés soviétiques venant de clore l'encerclement de Stalingrad, ne peuvent être saisis sans savoir que le véritable effort des Soviétiques était exercé plus au Nord, contre la 8e Armée italienne, tandis que la mission des tankistes russes était justement de retenir par tous les moyens les *Panzer* loin de ce secteur. Ce qu'ils ont brillamment réussi à faire !

Pourtant, malgré ces limites, largement excusables du fait de l'ancienneté de l'ouvrage, il serait erroné de se détourner d'une lecture intéressante à plus d'un titre. D'abord, elle permet de distinguer comment naquirent certaines légendes encore colportées à tort aujourd'hui. Ensuite, ce livre comporte une foule de détails passionnants et rares sur la manière dont fonctionnait un état-major au quotidien ainsi que sur l'évolution de l'état d'esprit des officiers de carrière allemands au cours de la Seconde Guerre mondiale. Von Mellenthin décrit ainsi la journée-type au sein de l'état-major de la *Panzer-Armee* « Afrika » ou encore les angoisses qui habitaient les *Landser* engagés sur le front de l'Ouest, sans nouvelles de leurs proches disparus face à l'avance soviétique en Prusse orientale… Enfin, « Panzer Battles » est un document incontournable pour appréhender la façon dont les officiers occidentaux, et particulièrement ceux de l'*US Army*, abordèrent un éventuel conflit contre le Pacte de Varsovie. Il convient de rappeler ici que le binôme Balck-Mellenthin sera plusieurs fois reconstitué lors de *Kriegspiele* officiels organisés par l'OTAN. Comme tant d'autres officiers supérieurs du *III. Reich* défunt, ils aidèrent à établir doctrines et tactiques pour contrer du faible au fort une hypothétique invasion russe de l'Europe occidentale. L'expérience acquise par ces officiers dans la manœuvre des forces blindées et motorisées, aussi bien en attaque qu'en défense, fut exploitée en permanence, et même au-delà de la fin de la Guerre froide. C'est ainsi que le général Schwarzkopf a reconnu qu'il conserva ce livre sur son chevet durant la 1e guerre du Golfe.

« PANZER BATTLES »

A study of the employment of armour in the second World War
Generalmajor Friedrich Wilhelm von Mellenthin
Ballantine Books (July 12, 1985)
480 pages, en Anglais
ISBN-10: 0345321588
ISBN-13: 978-0345321589

Anciens numéros

Commandez dès à present les anciens numéros de Batailles & Blindés, consultez les sommaires détaillés ou bien encore vérifiez leur disponibilité sur notre site : *www.caraktere.com*

N°10
- T-34/57 sur Kalinine – Hiver 1941
- NVA – Histoire de « l'autre » armée allemande
- La Panzerauto Romfell
- Le régiment la Chaudière en Normandie
- Biographie : Kurt « Panzer » Meyer
- La 1/501 RCC au combat à Écouché

N°11
- L'URSS et le lend lease
- La motorisation de l'Armée belge (1914-40)
- Le cauchemar afghan (1979-89)
- Les JS-1 et JS-2 au combat (2e partie)

N°12
- Christie's Tracks - De Rock Island à Kubinka
- La 1e Division Blindée polonaise au combat !
- La Kampfgruppe Peiper dans les Ardennes
- « Nordwind » - Dernière bataille pour Strasbourg
- 1917, Berry-au-Bac (1e partie)
- Le cauchemar afghan (2e partie)

N°13
- Normandie 1944 par le « patron » de la 2. Panzer
- La brigade Piron au combat !
- Fox killed in the open ground - Libye 1940-41
- Ernst Barkmann - As de la Panzerwaffe
- 1917, Berry-au-Bac - (2e partie)

N°14
- Mai 1940, Rommel s'impose sur la Meuse
- Libye 1940-41 (2e partie)
- Un de ceux de la 8. Panzer-Kompanie
- Le 13/18 Hussars au combat
- La libération de Nancy

N°15
- MBV, la mort sur rails
- Un de ceux de la 8. Panzer-Kompanie (2e partie)
- « Preux demeurons », le 6e GRDI à Stonne
- « Tiger Jack » contre le Baron, suite et fin
- Iran-Irak 1980-88

N°16
- Croisade en Provence pour la division "Saint-Louis"
- Saga d'un "Wikinger" sur l'Ostfront (1e partie)
- B1-bis, variations sur un thème
- Les Yeomanries en Normandie
- L'Arme blindée belge de 1946 à aujourd'hui
- Guerre Iran-Irak (suite & fin)

N°17
- Les premiers chars anglais
- Saga d'un "Wikinger" sur l'Ostfront (fin)
- Destins croisés en Normandie
- B1-bis, variations sur un thème
- Duo de prédateurs

N°18
- Une division « Celere » à Stalingrad
- Des Belges au service du Tsar
- De l'or noir pour les braves
- La division Hohenstaufen
- Le B1- bis : camouflages
- Heinz Lammerding

N°19
- La naissance des chars français
- Le canon de 88 en antichar
- Du paradis à l'enfer de l'Ostfront
- La bataille de Khafji
- La force blindée roumaine
- Panzerknacker !

N°20
- Des Crocrodiles sous les pommiers
- Le nid de guêpes de Singling
- Le paradoxe russe
- Léo Geyr Von Schweppenburg
- Le 7e BCL au combat

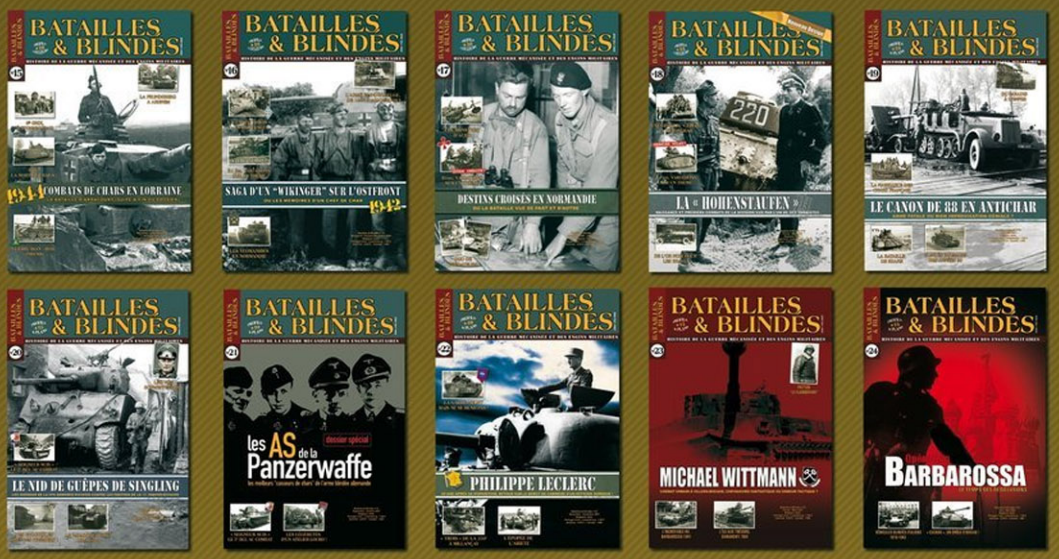
N°21
- Les légèretés d'un atelier lourd (E.R.1)
- ***DOSSIER SPECIAL*** : Les as de la Panzerwaffe
- Le 7e BCL au combat (suite & fin)

N°22
- 18 Juin 1940, « Trois » de la 350e à Millançay
- Afghanistan, les bêtes de guerre
- Philippe Leclerc, « se commander à soi-même »
- Le 132° Reggimento Carri, de la Lybie à l'Irak !
- La garde meurt, mais ne se rend pas !
- GER XI, les légèretés d'un atelier lourd !

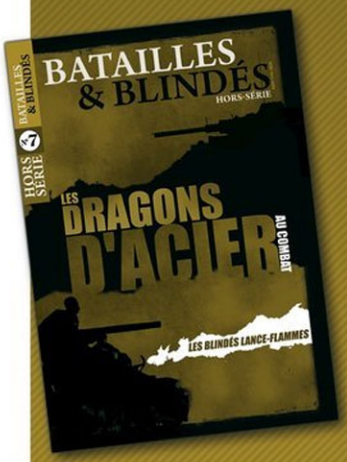
N°23
- L'incroyable KV !
- Chapeau melon et coeur d'acier
- Wittmann : Villers-Bocage, chevauchée fantastique ou erreur tactique ?
- Patton le « flamboyant »
- L'île aux trésors - Damansky 1969

N°24
- Les véhicules blindés italiens 1910-1943
- ***DOSSIER SPECIAL*** : Opération Barbarossa
  - *Unterseepanzer !*
  - La *4. Panzer-Division* joue et perd à Kamenevo !
  - *Bolshoi Bashnei !* KV-1 et 2, les titans de Staline
  - *La* « Magdeburger division » déferle sur l'Ukraine !
  - Orages de feu sur les plaines russes
- « Cuckoo », un drôle d'oiseau !

Bon de commande à retourner à :
CARAKTERE
Service abonnements
306, avenue du Prado
13008 Marseille - FRANCE



NUMÉROS HORS-SÉRIE

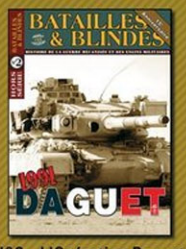


Batailles & Blindés Hors-Série n°7

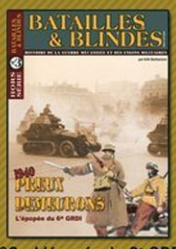
LES DRAGONS D'ACIER AU COMBAT

- 132 pages
- 25 profils couleurs
- 25 plans
- Schémas comparatifs
- 14,90 €

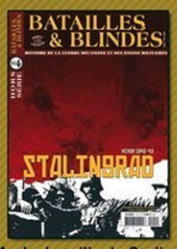
Machines terrifiantes par excellence, les chars lance-flammes sont auréolés d'une réputation sulfureuse. Aussi bien au travers de leur développement technique que de leurs combats, ce nouveau Hors-Série se propose de vous faire découvrir des engins hors normes évoluant dans un univers fait de feu et de flammes. Prototypes, machines de série et doctrines de combat sont décrits de façon à mieux appréhender ces machines terrifiantes, le tout illustré de clichés inédits et d'une multitude de plans et de profils.



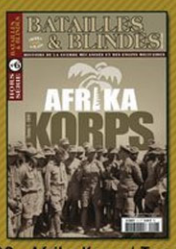
N°2 - L'Opération Daguet



N°3 - L'épopée du 6e GRDI



N°4 - La bataille de Stalingrad



N°6 - Afrika-Korps / Tome 1

☐ Oui, je m'abonne à Batailles & Blindés pour une année, soit 6 numéros, à partir du n°26 inclus.
France : 35.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 € - Reste du monde : 45.00 €

☐ Oui, je souhaite recevoir les anciens numéros de Batailles & Blindés indiqués ci-dessous au prix de 8.00 € pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations.

N° .....

(Pour information : les numéros 1, 3, 4, 5 et 6 de Batailles & Blindés sont épuisés.)

☐ Oui, je souhaite recevoir les hors-série de Batailles & Blindés cochés ci-dessous

- ☐ N°2 - **Opération Daguet.** France : 12.50 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 16.50 € - Reste du monde : 20.00 €
- ☐ N°3 - **L'épopée du 6e GRDI.** France : 12.90 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 16.50 € - Reste du monde : 20.00 €
- ☐ N°4 - **Stalingrad.** France, Belgique : 14.90 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 18.00 € - Reste du monde : 22.00 €
- ☐ N°6 - **Afrika-Korps / Tome 1.** France, Belgique : 14.90 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 18.00 € - Reste du monde : 22.00 €
- ☐ N°7 - **Les dragons d'acier.** France, Belgique : 14.90 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 18.00 € - Reste du monde : 22.00 €

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

E-Mail (facultatif) : ..... Téléphone (facultatif) : .....

Règlement :

☐ Chèque (à l'ordre de Caraktère) ☐ Virement SWIFT (nous consulter afin d'obtenir nos BIC et IBAN)

☐ Carte Bancaire VISA EUROCARD MasterCard ☐ Mandat Postal

Numéro : ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

Date d'expiration : ☐☐☐☐

Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

NOUVEAU

TENUE de CAMPAGNE

LE MAGAZINE DES COLLECTIONNEURS DE SOUVENIRS MILITAIRES

Depuis un certain temps déjà la rumeur courait de l'arrivée prochaine d'une nouvelle revue, spécialement dédiée aux amateurs d'objets militaires. Ca y est, le premier numéro de *Tenue de Campagne* est sorti !

Qu'allez-vous découvrir à l'intérieur ? Une riche gamme d'articles traitant de tout ce qui peut toucher la communauté des amateurs de souvenirs militaires : uniformes et équipements, armements et munitions, insignes et médailles, et aussi du vécu, présenté sous forme de témoignages ou d'extraits de carnets intimes.

Tenue de campagne est avant tout la réunion d'un groupe d'auteurs passionnés, désireux de travailler ensemble et de partager leurs connaissances. Notre objectif désormais : devenir le rendez-vous bimestriel incontournable de la communauté des collectionneurs de souvenirs militaires.

AU SOMMAIRE DU NUMÉRO 1

LES VAREUSES TROPICALES ALLEMANDES 1940-1943

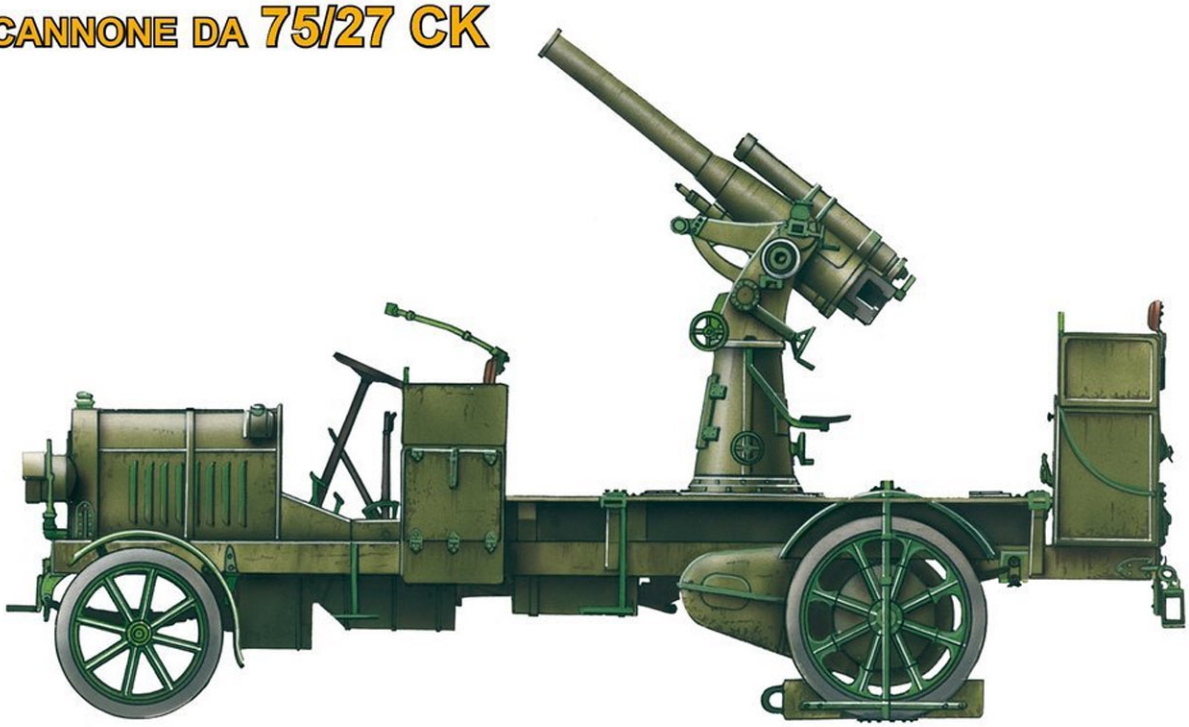
ÉGALEMENT AU SOMMAIRE

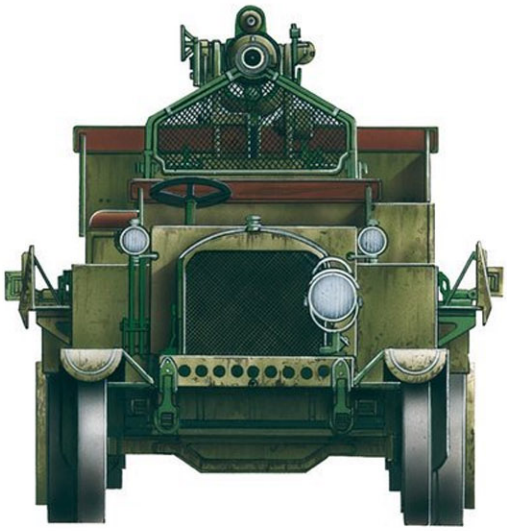
- FANIONS DU IV/7e R.T.A. EN INDOCHINE
- LA MITRAILLEUSES MG 08/15
- *PANZER REGIMENT 3* « TOTENKOPF »
- LES CARTOUCHES DE L'ARMÉE AMÉRICAINE

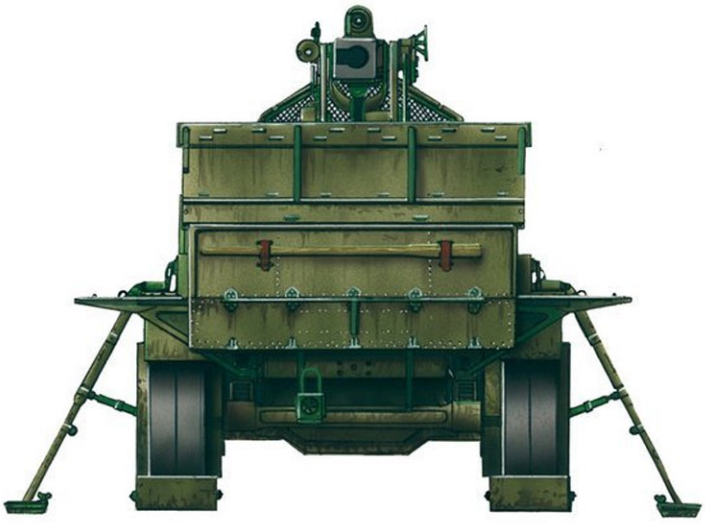
Renseignements : ***CARAKTERE*** - 306, avenue du Prado - 13008 Marseille - FRANCE / Tél: 04 91 41 83 03

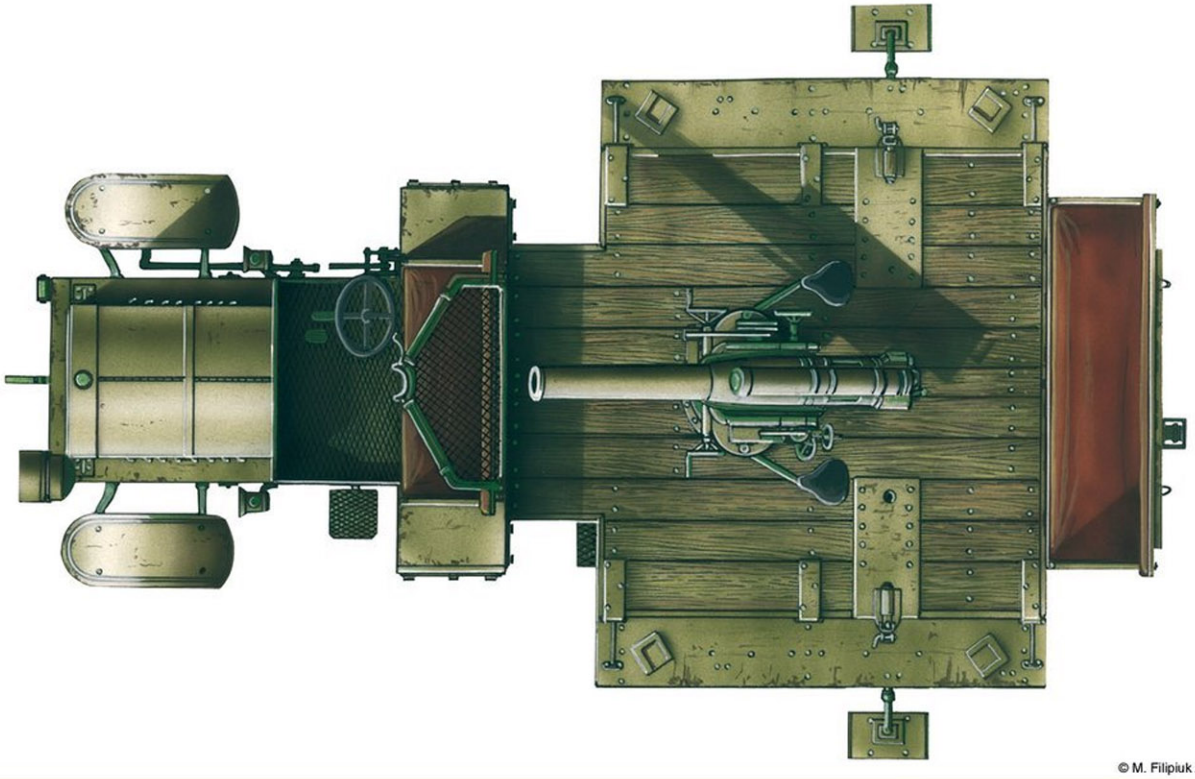
www.caraktere.com

AUTOCANNONE DA 75/27 CK









© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2008